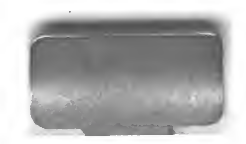
Albrecht von Stosch als Chef der Admiralität

Paul Koch





Albrecht von Stosch

als Chef der Admiralität

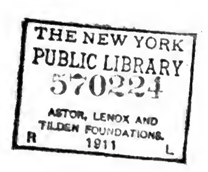
Skizzen aus den Akten

von

Koch,
Geheimem Admiralitäts-Rat

Berlin 1903
Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 68–71

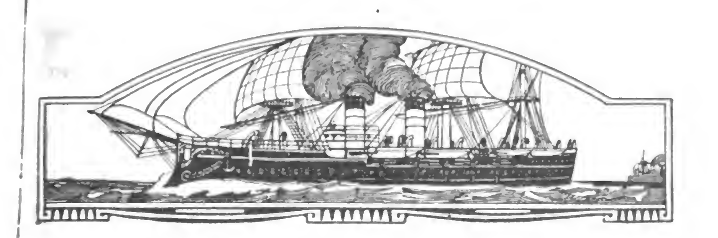




Sonderabdruck aus der „Marine-Rundschau". Jahrgang 1902/1903.

Inhaltsverzeichnis.





Im verflossenen Sommer veröffentlichte Hauptmann Ulrich v. Stosch in der „Deutschen Revue" Denkwürdigkeiten seines Vaters, des verewigten Generals und Admirals Albrecht v. Stosch, die er Briefen und Tagebuchblättern entnommen hatte, und die in einem gewissen Zusammenhange bis zum Abschluß des französischen Krieges reichen sollen. Es bestand der Wunsch, Ähnliches auch für die Zeit zu schaffen, in der Stosch an der Spitze der Admiralität als deren erster Chef gestanden hatte, doch ergab sich, daß „Denkwürdigkeiten" in diesem Sinne für jene Periode nicht vorhanden waren.

Es konnte sich daher nur darum handeln, das Bild Stoschs auf dem für jene Zeit bekannten Hintergrund der Entwickelung der Marine so zu zeichnen, wie es sich durch seine persönliche Mitarbeit in den Akten der Admiralität darstellt. — Einem Ansuchen von sehr geschätzter Seite entsprechend, erbat sich Verfasser an zuständiger Stelle die Genehmigung zur Benutzung des betreffenden Aktenmaterials, das durch eine umfangreiche Privatkorrespondenz wertvolle Ergänzung fand, die Admiral Hollmann, der langjährige Chef des Stabes Stoschs in der Admiralität geneigtest zur Verfügung stellte.

Es galt nun, nach Hollmanns Ausspruch, sich in diesen Akten zu vergraben, doch hat Stosch eine solche Grabarbeit leicht gemacht, da er die meisten wichtigen Sachen persönlich bearbeitet hat und anderes mit bald größeren sachlichen, bald mit kürzeren lobenden, tadelnden und sarkastischen Randbemerkungen in lapidarer Handschrift zu versehen pflegte.

Bedenken konnte man gegen derartige Darstellungen aus Stoschs Marinezeit aus dem Gesichtspunkt hegen, daß es dazu noch zu früh sein könnte, weil Menschen und Verhältnisse jener Tage noch zu nahe hinter uns liegen. Auch Verfasser war nicht frei von diesen Bedenken, doch setzte er sich darüber hinweg, weil diese Zeit eine in sich völlig abgeschlossene Episode bildet, die nach 10 oder 20 Jahren vielleicht

gegenüber größeren Ereignissen kein ausreichendes Interesse mehr für eine Sonderdarstellung bietet.

Immerhin gebot diese Rücksicht noch jetzt die Ausscheidung manches nicht uninteressanten Kapitels, doch bleibt wohl so viel übrig, daß für diejenigen, die Stosch noch kannten, ein lebendiges Bild dieser kraftvollen und organisatorisch hoch begabten Persönlichkeit sich aufrollt, während den Jüngeren greifbar vor Augen tritt, wie eng der Rahmen auch zu Stoschs Zeit noch gezogen blieb, und wie er gleichwohl, mit seinen Mitteln klüglich haushaltend, die Marine zu einem gewichtigen Faktor in der Politik Deutschlands zu machen wußte.

Die Marine im Jahre 1871.

Im Kriege gegen Frankreich hatte die Marine keine Gelegenheit gefunden, an den großen Entscheidungskämpfen mitzuwirken. Sie verfügte im Jahre 1871 über einen Etat von 3,6 Millionen Talern in den laufenden und von 4,4 Millionen Talern in den einmaligen Ausgaben. Ihr Schiffsbestand beschränkte sich auf drei größere Panzerschiffe, fünf gedeckte Schraubenkorvetten, vier Glattdeckskorvetten, zwei wenig wertvolle Panzerfahrzeuge, vier Avisos, eine Anzahl von Schulschiffen und endlich einen Schwarm von kleinen Dampfkanonenbooten, die, von Anfang weder besonders seetüchtig noch kriegsbrauchbar, damals aber zumeist schon ziemlich verbraucht, nur einen fast wertlosen Ballast bildeten. Die weitere Entwickelung der Flotte beruhte auf dem sogenannten Flottengründungsplan vom 9. November 1867, in dessen Ausführung zwei weitere Panzerschiffe, eine Glattdeckskorvette, zwei Dampfkanonenboote und einige Avisos ihrer Vollendung entgegengingen.

Die Organisation ihrer obersten Behörden war ein Ergebnis der kriegerischen Notwendigkeit, wie sie sich beim Beginn des Feldzuges herausgestellt hatte. Adalbert, Prinz von Preußen, der Schöpfer des jungen Marinewesens, hatte an dem Feldzuge bei der Armee teilgenommen, und während Vizeadmiral Jachmann die Seestreitkräfte befehligte, waren die Geschäfte des Oberkommandos auf das Marineministerium übergegangen, bei welchem Kapitän z. S. Batsch einer in dieser Veranlassung gebildeten Abteilung für Kommandoangelegenheiten vorgestanden hatte. Für den Kriegs- und Marineminister v. Roon zeichnete Kontreadmiral Kuhn als verantwortlicher Vertreter, jedoch mit der Weisung, sich des Einverständnisses des Ministers, sofern nicht Gefahr im Verzuge, auch bei dessen Abwesenheit zu versichern.

Die ganze Organisation trug mithin den Stempel des Vorläufigen und Unzulänglichen, das bei der Wiederkehr friedlicher Verhältnisse keinen Bestand haben konnte. Bereits im Jahre 1871 fanden deshalb im preußischen Staatsministerium Verhandlungen über die Verteilung der Geschäfte zwischen einem Oberkommando und dem Marineministerium statt, deren organisatorische Trennung sich in der Praxis wenig bewährt habe, da die für die Landarmee bestehende Teilung zwischen Kommando- und Verwaltungssachen wegen der technischen Natur der Marineangelegenheiten nicht haltbar sei.

Am 9. Mai 1871 wurde Prinz Adalbert, seinen Allerhöchsten Orts vorgetragenen Wünschen entsprechend, von dem Oberbefehl über die Marine entbunden und unter Beibehaltung des ihm bereits früher verliehenen Titels eines „General-

inspekteurs der Marine" mit dem Recht und der Pflicht betraut, die Flotte und ihr gesamtes Material an Schiffen und Landetablissements zu besichtigen und darüber sowie über die etwa sonst seiner Begutachtung zu unterbreitenden Marinefragen an die Allerhöchste Stelle zu berichten. Es ist bekannt, daß ein zu früher Tod es dem Prinzen unmöglich machte, seine reichen Erfahrungen für längere Zeit dem Dienst der Marine nutzbar zu machen.

Schon 1867 hatte Prinz Adalbert dem Minister v. Roon gegenüber die Notwendigkeit einer Vereinigung der obersten Kommando- und Verwaltungsbefugnisse der Marine zu einer Admiralität zum Ausdruck gebracht und seine Ansichten hierüber in der Skizze eines Organisationsreglements niedergelegt. Der von dem Prinzen als eine Art Abteilungschef in der Admiralität vorgeschlagene Oberbefehlshaber der Marine fand keinen Platz in dem durch Allerhöchste Ordre vom 15. Juni 1871 bekannt gegebenen anderweiten Regulativ für die oberen Marinebehörden, es wurden vielmehr die Funktionen des früheren Oberbefehlshabers bezw. des Oberkommandos der Marine auf den Marineminister übertragen, dessen Geschäftskreis alle Angelegenheiten umfaßte, welche die Einrichtung, Erhaltung und Entwickelung sowie die militärische Verwendung der Marine betrafen. Behufs Wahrung der militärischen Interessen und der Kontrolle sowohl der Ausführung der Allerhöchsten Orts erteilten Befehle wie der vom Marineminister zu erlassenden Vorschriften sollte neben diesem ein Generalinspekteur im Auftrage des Kaisers periodische Besichtigungen vornehmen und über seine Wahrnehmungen an die Allerhöchste Stelle direkt berichten. Als sachverständiger Beirat des Ministers zur Lösung schwieriger technischer und organisatorischer Fragen ward ferner ein neben dem Ministerium stehender Admiralitätsrat eingesetzt, dem außer Offizieren und Technikern der Generalinspekteur der Marine als ständiges Mitglied angehören sollte. Durch eine weitere Ordre vom 30. November 1871 erhielt die neue Behörde den Namen „Kaiserliche Admiralität", unter dem 31. Dezember ward der bisherige Marineminister Graf v. Roon auf sein Ansuchen von der Leitung des Ministeriums entbunden.

Die neue Organisation war, wie ersichtlich, noch in erheblichem Maße auf die Person des Prinzen Adalbert zugeschnitten; mit dem Einfluß, den der Generalinspekteur auf die Entwickelung der Marine ausgeübt hätte, stand und fiel die Bedeutung des Marineministers. Die Wahl einer für diesen Posten geeigneten Persönlichkeit gestaltete sich deshalb zu einer außerordentlich schwierigen Frage. Lassen wir die leitenden Persönlichkeiten innerhalb der Marine aus jenen Tagen vor unseren Augen Revue passieren, so wird das Urteil nicht schwer, daß keiner von ihnen, so ehrenwert sie ihren Posten ausfüllten und so tüchtig ein jeder in seinem Fach war, diese militärisch wie politisch so überaus schwierige Stellung mit Fug für sich in Anspruch nehmen konnte. Die älteren Seeoffiziere waren fast samt und sonders aus der Handelsmarine hervorgegangen, wo sie ihre Laufbahn als Kajütsjungen begonnen hatten, und der eigene Nachwuchs der Marine, der über eine umfassendere militärische und allgemeine Bildung verfügte, war noch zu jung, als daß einer von ihnen unter Verdrängung sonst höchst brauchbarer Vorderleute an die leitende Stelle hätte berufen werden können.

Einen aktenmäßigen Anhalt für die Gründe der Berufung Stoschs an die leitende Stelle der Marine hat Verfasser nicht ermitteln können, und nur die kürzlich

veröffentlichten Denkwürdigkeiten geben einige Aufklärung, die es freilich für die heutige Beurteilung des Sachverhalts nahe liegend erscheinen läßt, daß eine so viel erprobte Persönlichkeit, der so weitverzweigte Beziehungen offen standen, als der geeignete Mann für diese Stellung erachtet werden konnte.

Aus Stoschs „Denkwürdigkeiten“ geht hervor,*) daß seine Berufung das Werk des Kronprinzen Friedrich Wilhelm und des Fürsten Bismarck gewesen ist. Durch den Kronprinzen war Stosch zur Marine dadurch in Beziehung gebracht worden, daß ihn dieser zu den Eröffnungsfeierlichkeiten des Suez-Kanals mitnahm. Damals hatte Stosch auf des Kronprinzen Veranlassung seine Ansichten über die maritime Wehrmacht in einer Denkschrift niedergelegt, und es ist wohl anzunehmen, daß auch diese, abgesehen von den langjährigen persönlichen Beziehungen des Generals zum kronprinzlichen Hause bei seiner Berufung mitgewirkt hat. Bei seinem ersten Auftreten im Reichstage theilte Stosch mit, wie er im Jahre 1871 aus Frankreich zurückberufen worden sei, um das Marineministerium zu übernehmen. Noch nicht offiziell, aber mit um so größerem Eifer war er tätig, um sich über das ihm bis dahin völlig neue Gebiet der militärischen und Verwaltungsangelegenheiten der Flotte zu informieren. Mit den Dienstvorschriften dürfte er sich, seiner Eigenart entsprechend, nicht allzu sehr aufgehalten haben, dagegen schöpfte er seine Informationen aus eigener Anschauung und mündlicher Erkundung in Wilhelmshaven und Kiel, die er gewissermaßen inkognito bereiste. Wenn auch Stationschef und Oberwerftdirektor ins Geheimnis gezogen waren, so erregte doch der Besuch des fremden Generals einiges Aufsehen, und man erging sich in Kombinationen, was damit bezweckt würde.

Es fand sich auch ein Berater aus Seeoffizierskreisen, und zwar Reinhold Werner, der bekannte Herausgeber des „Buches von der deutschen Flotte“, der unter Stosch als Geschwaderchef und als Stationschef tätig, in den Akten der Admiralität aus jener Zeit und anderweit uns sehr vielfach entgegentritt, nicht immer in Übereinstimmung mit seinem Chef, der gleichwohl auf ihn große Stücke hielt. In Stoschs Nachlaß ist von Werners Hand eine umfangreiche Denkschrift vorhanden, in welcher ihn dieser, und zwar bereits im September 1871, über den gegenwärtigen Zustand der Flotte eingehend unterrichtete und auf die Wege hinwies, wie man, freilich nicht ohne radikale Änderung, zu etwas Besserem gelangen könne. Er kam hierbei zu dem Ergebnis, die vorhandenen Mängel würden sich in kurzer Zeit heben lassen: „wenn wir einen verständigen, energischen General erhalten, der militärische Zucht einführt“. „In meinen Ansichten,“ so fährt Werner fort, „glaube ich mich mit allen meinen Kameraden, denen das Wohl der Sache, der wir dienen, am Herzen liegt, im Einklang zu befinden“, wobei er zugleich dem zu erwartenden Reorganisator der Marine die vollen Sympathien und die rückhaltlose Unterstützung des Seeoffizierkorps in Aussicht stellt.

Inwieweit Werner berufen war, sich zum Vermittler der Anschauungen und Wünsche der Seeoffiziere zu machen, bleibe dahingestellt; jedenfalls ist diese Denkschrift ein beredtes Zeugnis, einmal für die unfertigen und einer energischen Hand bedürftigen

*) Diese Stelle ist bis zur Stunde noch nicht gedruckt, hat aber dem Verfasser im Entwurf mit Genehmigung des Herrn Herausgebers vorgelegen.

inneren Verhältnisse der Marine und zum anderen auch dafür, daß in ihren Kreisen wohl kein Berufenerer zu finden war, von dem man die Reformarbeit mit Fug erwarten konnte.

Die Admiralität.

Die Behörde, an deren Spitze General v. Stosch treten sollte, war noch nicht vorhanden, auch gab es innerhalb der staatlichen Hierarchie kein Vorbild, an welches diese eigenartige Vermischung von Befehls- und Verwaltungsbefugnissen sich hätte anlehnen können. Auch seine Berater konnten dem neuen Chef keine eigenen Erfahrungen zur Verfügung stellen, er mußte vielmehr alles selbst von Grund aus neu aufbauen.

Die Zusammenfassung der obersten Leitung in einer Person gewährleistete zwar einerseits eine einheitliche und schnelle Geschäftsführung, andererseits aber erforderte die Verschiedenartigkeit der zu regelnden Gegenstände, die ihren Schwerpunkt zum Teil in militärischen, zum Teil in technischen und in hohem Grade auch in politischen und reinen Verwaltungsrücksichten fanden, Organe mit sehr selbständigen Befugnissen, wenn der Chef nicht den Überblick verlieren und seine Kraft an Einzelheiten zersplittern sollte.

Der für die Gliedmaßen der kleinen Flotte viel zu große Kopf war im Parlament wie in der Presse von jeher ein Gegenstand nicht immer freundlicher Kritik gewesen; jetzt galt es, diese Schwierigkeit zu umgehen und doch die oberste Behörde mit all den Hülfsmitteln auszustatten, welche die, ohne Rücksicht auf den Umfang im einzelnen, doch an und für sich so vielseitigen Geschäfte notwendig erscheinen ließen. Es handelte sich schon nicht mehr nur um die einfachen Verhältnisse der Segelschiffahrt; dem Chef der Marine lagen vielmehr außer der Sorge um die Bereitstellung und Ausbildung des Offizierkorps und des seemännischen Personals auch die Angelegenheiten der Maschinisten, der Heizer, des Torpedopersonals, der Seesoldaten und der Küstenartillerie ob, ferner außer Schiff- und Maschinenbau, Werftbetrieb und Waffenwesen die Sicherheit der Schiffahrt auf hydrographischem Gebiete, das Lotsen- und Tonnenwesen, sodann die ökonomische Verwaltung in Verpflegung, Bekleidung, Besoldung und Unterkunft, Kranken- und Rechtspflege, der Hafenbau und endlich, was sich bald bedeutsam in den Vordergrund drängen sollte, die Erörterung des Marineetats und der ihm zu Grunde liegenden Pläne im Parlament.

Der neue Chef trat sein Amt nach dem Urteil eines seiner Mitarbeiter „erstaunlich informiert“ an, auch zögerte er nicht, die Kräfte seiner Beamten mit der Aufstellung „kurzer Denkschriften zu seiner Information“ neben dem laufenden Dienst ausgiebig in Anspruch zu nehmen. Schon Ausgang Januar war eine neue Geschäftsordnung für die Zentralbehörde fertig, während gleichzeitig ein Entwurf, betreffend die Neuorganisation der Stationskommandos, diesen zur Begutachtung zuging. Die Zentralbehörde ward, der noch heut gültigen Einteilung entsprechend, abgesehen von dem „Bureau des Chefs“ in eine militärische, eine technische und eine Ökonomieabteilung zerlegt, zu denen sich das Auditoriat und das hydrographische Bureau gesellten. Aus den „Departements“ des ihm vorgelegten Entwurfs hatte Stosch in eigenhändiger Korrektur „Abteilungen“ hergestellt, ebenso wie dieser bis einschließlich

zum Geschäftsgang der Registraturen seine bessernde Hand aufweist. „Dafür bin ich nicht, Ordnung muß sein", bemerkte er bezüglich einer vorgeschlagenen Vereinfachung des Registraturweges und ließ sich darüber Vortrag halten, ebenso wie er bezüglich eines noch vorbehaltenen Teiles der Neuordnung verfügte: „Die Vorschläge sind gleich zu machen und mit aufzunehmen".

Es war wohl eine der Eigenheiten Stoschs und zugleich aus dem verhältnismäßig, d. h. im Vergleich zu heut, noch geringfügigen Umfang der Geschäfte zu erklären, daß ihm nicht leicht eine Einzelheit zu gering erschien. Um seine Untergebenen und mit ihnen das Geschäft in allen Beziehungen kennen zu lernen, ordnete er regelmäßige Sitzungen an, auch traf er schon in den ersten Tagen Bestimmung über die Vollziehung der zum Ausgang fertigen Sachen und erließ selbst gleichzeitig damit Anordnungen über den Verkehr fremder Personen im Dienstgebäude, über Restextrakte und über die Behandlung von Zeitungsausschnitten.

Am 1. Februar brachte er vom Vortrage bei Seiner Majestät die Bestimmung mit zurück, daß sich die Marine fürderhin „Kaiserlich" statt „Königlich" zu nennen habe. Es sollte danach „ohne ostensible Befehlserteilung" verfahren werden, was allerdings zunächst einige Verwirrung im Geschäftsbetrieb mit den nachgeordneten Behörden im Gefolge hatte.

Auch der Geldwirtschaft widmete der neue Chef seine besondere Aufmerksamkeit. Nach dem Vorbilde des Kriegsministeriums übertrug er die Verantwortung und Kontrolle über die verschiedenen Fonds auf die einzelnen Dezernate des Hauses, und als ihm schon in der ersten Zeit erhebliche Überschreitungen bei den Bauanschlägen entgegentraten, verfügte er: „Ich will durchaus nicht die Ausführungen verlangsamen, sondern nur sicherstellen, daß nicht mehr Mittel ausgegeben werden, als der Etat auswirft", worauf er dann eigenhändig Anordnungen über die technische und wirtschaftliche Überwachung im einzelnen traf.

Zur Admiralität gehörten damals, was zur Veranschaulichung des Unterschiedes von Einst und Jetzt hier eingeschaltet werden mag, außer dem Chef und dem Departementsdirektor fünf Stabsoffiziere, darunter die Korvettenkapitäns v. der Goltz und Knorr, fünf Kapitänleutnants, acht vortragende Räte aus den Ressorts der Technik, Justiz und Verwaltung, vier Bauingenieure, der Generalarzt und neunzehn Beamte für den Expeditions- und Registraturdienst; immerhin nur ein kleiner Stab, wenn man bedenkt, daß die Amtsgeschäfte, die heute dem Admiralstab und dem Kabinett zufallen, gleichfalls in der Admiralität wahrgenommen wurden.

Bemerkenswert genug ist es, daß die erste größere Arbeit Stoschs der „Instruktion für das Hydrographische Bureau" gewidmet ist. Der damalige Vorstand dieses Bureaus, Korvettenkapitän Knorr, wußte ihn für den Gegenstand und die der bisherigen Ordnung der Dinge anhaftenden Mängel lebhaft zu interessieren, der von ihm selbst vorgelegte Entwurf einer Instruktion fand aber nicht die Billigung des Chefs, der vielmehr selbst Hand anlegte, um die einzelnen Paragraphen zu formulieren. Aus dem Vordersatz: „Das Hydrographische Bureau hat die Aufgabe, alle für die Kriegs- und Handelsmarine zur Schiffahrt und zur Benutzung der Häfen notwendigen Kenntnisse zu sammeln und nutzbar zu machen", leitete er Mittel und Wege ab, wie zu diesem Ziele zu gelangen sei. Insbesondere begriff er darin auch die

Aufnahme der deutschen Küsten und Häfen und die Herstellung von Seekarten, die durch Veröffentlichung allgemein zugänglich gemacht werden sollten. Im einzelnen erstreckte sich seine Arbeit auf die Fondsverwaltung, auf die Ordnung der Bibliothek und anderes mehr, so daß für die Dezernenten des Hauses nur nebensächliche Punkte übrig blieben.

Wenn man hätte glauben mögen, daß für den neuen Chef die Gefahr bestand, sich in diesen Einzelheiten zu verlieren, so bewies er sehr rasch, daß das nicht zu befürchten war.

Der Flottengründungsplan.

Bei Beratung des Marineetats für 1872 hatte der deutsche Reichstag die Vorlage einer Denkschrift gefordert, welche über die Ausführung des Gründungsplanes von 1867 berichten und über die zu seiner vollständigen Erledigung noch erforderlichen Mittel sich äußern sollte.

Nachdem diese Denkschrift den Nachweis erbracht hatte, daß namentlich hinsichtlich des Schiffbaues, im Hinblick auf die Vermehrung der Panzerung und Bewaffnung, die vorgesehenen Mittel nicht ausreichten, und daß auch sonst der Plan infolge der durch den Krieg veränderten Zeitverhältnisse verschiedene Abweichungen erforderlich mache, verlangte der Reichstag die Vorlage eines neuen Arbeitsplanes. Dieser sollte die als notwendig erkannten Abänderungen begründen und für die nächsten fünf Jahre hinsichtlich der vorzunehmenden Bauten und der hierzu erforderlichen Geldmittel Aufschluß geben.

Dieser neue Plan, den Stosch „Denkschrift, betreffend die Entwickelung der deutschen Marine und die sich daraus ergebenden materiellen und finanziellen Forderungen" nannte, bildet die Grundlage und den Inhalt der zehnjährigen Arbeit, die der Chef der Admiralität für die Marine und das Vaterland leisten durfte.

Am 5. November 1872 legte Stosch den von seiner eigenen Hand herrührenden Entwurf dieses Planes dem Hause vor, damit es das für die Anlagen an einigen Stellen noch fehlende Material schleunigst beibringe. Soweit dieser erste Entwurf von dem bei den Reichstagsdrucksachen befindlichen Plan an einigen wenigen Punkten abweicht, ist auch dies das Ergebnis der eigenhändigen Durcharbeitung, die dem Chef zu einzelnen redaktionellen Verbesserungen Anlaß gab. Reichstagsdrucksachen haben im allgemeinen nicht den Zweck, dem Leser einen ästhetischen Genuß zu bereiten, die Leitsätze dieses Planes aber wird, wer immer Sinn für eine schöne, kraftvolle Sprache und ein starkes patriotisches Empfinden hat, nur mit Vergnügen lesen. Die nachstehenden Blätter sollen den Plan im Wortlaut des ersten Entwurfes wiedergeben, weil darin die Schreibweise Stoschs am besten und unmittelbarsten in die Erscheinung tritt.

„Die großen Fortschritte, welche seit 1867 die Technik gemacht hat, vor allen Dingen aber die großen Ereignisse, welche die Stellung Deutschlands so wesentlich geändert haben, zwingen zum Aufwerfen der Frage, sind die 1867 gestellten Aufgaben inzwischen größere geworden, bedarf es eines neuen Flottenplanes? Die drei oben gestellten Forderungen (des Planes von 1867: Handelsschutz, Küstenvertheidigung, Entwickelung des eigenen Offensivvermögens) müssen den Maßstab bei Beantwortung dieser Frage stellen.

ad 1: Den Schutz und die Vertretung unseres Seehandels betreffend, so ergeben drei Momente eine Vergrößerung der daraus erwachsenden Ansprüche an unsere Kriegsmarine.

a) Unser Seehandel hat faktisch an Bedeutung gewonnen.

b) Die Machtentwickelung des Deutschen Reiches hat die im Auslande lebenden Deutschen wieder zu Deutschen gemacht, und sowohl unsere wirklich noch deutschen auswärtigen Handelsniederlassungen sowie die ganz ausgewanderten Deutschen suchen eine Anlehnung an das Deutsche Reich, von der die Vergangenheit keine Ahnung hatte.

c) Die maritime Entwickelung Deutschlands findet immer stärkeren Gegensatz bei den anderen maritimen Staaten Europas, welche allein die Meere beherrschten. . . .

Wie die Ansprüche sich vermehren, welche die Deutschen an unsere Flotte machen, können nur die Akten nachweisen. Die Vertreter der Stadt Hamburg werden dies am meisten darlegen können, denn keine deutsche Stadt hat so viele einzelne kaufmännische Etablissements in die Welt gesandt wie Hamburg, und noch ganz neuerdings ist in Hamburg der offizielle Wunsch ausgesprochen worden, Helsingfors, die Fidji-Inseln, Liberia und die Küsten Afrikas am Meerbusen von Guinea anzulaufen und dort deutsche Kriegsmacht zu zeigen. Die Deutschen in den nordamerikanischen Freistaaten verlangten nach einer ihrer großen Zahl entsprechenden Machtstellung im amerikanischen Bürgertum und suchen zu diesem Zweck Hülfe bei der deutschen Kriegsmarine. Das Auftreten dieser Macht soll die Deutschen auch im Auslande einig machen, wie die Kriegsmacht es im großen Vaterlande bewirkt hat. In den westindischen und in den ostasiatischen Gewässern, wo permanent deutsche Kriegsschiffe stationiert sind, reiht sich Requisition an Requisition, und wenn an den Westküsten Südamerikas eine der vielen Revolutionen zerstörend in das tägliche Leben eingreift, wundern sich die in jedem Ort dort lebenden zahlreichen Deutschen, daß das mächtige Vaterland ihnen nicht schützend zur Seite steht. Kurz, Deutschland, das früher im eigensten Lande nicht zu finden war, zeigt sich jetzt in allen Gegenden, ja man könnte sagen in allen Winkeln der Erde, und will sich geltend machen als in das Leben dieser Welt überall mächtig eingreifend.

Daß dieses Sichregen des Deutschen in allen Ecken und Enden den Widerstand bei allen den Elementen erweckt, welche bis dahin die unbedingten Herren waren, bedarf wohl nur der Andeutung. Soll der Deutsche in der Fremde nicht unter der Entwickelung des Vaterlandes leiden, so muß das Vaterland ihm in der Fremde zur Seite stehen, und diese Aufgabe kann nur die Kriegsmarine lösen. Wenn die deutsche Kriegsmarine also ihre friedlichen maritimen Aufgaben ebenso kräftig heute lösen will, wie sie dies im Jahre 1867 tun sollte, so muß sie nicht nur die Zahl ihrer laufend beschäftigten Schiffe vermehren, sie muß auch ihr Personal erhöhen, die Beschaffung des letzteren von den Bedürfnissen der Handelsmarine immer unabhängiger machen und auch endlich die Kenntnis der Meere vermehren. Nur die Kriegsmarine kann den wissenschaftlichen Stoff hergeben, an dem allein sich die große Schiffahrt kräftig emporranken kann.

Was nun die zweite Forderung: »Die Verteidigung der vaterländischen Küsten« betrifft, so steht wohl außer Frage, daß das kräftige Auftreten Deutschlands

auch die Gefahr erhöht hat, daß es in einen Krieg verwickelt wird, und daß also die kriegerischen Streitkräfte demgemäß erhöht werden müssen. Die wirksamste Verteidigung im Kriege liegt aber in einem festen Angriff des Gegners, und wenn man also der zweiten Forderung näher tritt, muß die dritte Forderung: »Entwickelung des eigenen Offensivvermögens« in dieser Beziehung hier schon berührt werden.

Die Größe unseres maritimen Handels richtet sich nach den Bedürfnissen unseres Volkes, also nach unserer Seelenzahl; die Größe der zu entwickelnden defensiven Kräfte nach der Länge unserer Küste, die Stärke unserer maritimen Offensive nach der Stärke unserer eventuellen Feinde und dann nach dem Rayon dessen, was zu verteidigen ist, d. h. überhaupt nach der Größe der Handelsmarine und nach der Beschaffenheit der Küste.

Bei der Frage, welche Offensivkräfte wir zur See eventuell notwendig hätten, stoßen wir also auf sehr entgegengesetzte Größen; eine große, über die ganze Welt zerstreute Handelsmarine und eine im Verhältnis nur kurze Küste; sehr starke Gegner und eine für feindliche Landungszwecke doch wenig geeignete Küste."

In Bezug auf die mögliche Offensive legte Stosch der Marine Beschränkungen auf, die für jene Zeit jedenfalls als wohl begründet zu erachten sind; „sie solle", so schrieb er, „nur dahin unsere Macht tragen, wo wir nur kleine Interessen zu vertreten haben, und wo wir die eigentliche Macht unseres Staates, die Landmacht, nicht anders hinbringen können. Wir müssen die Mittel haben, strafend auftreten zu können, wo unsere deutschen Interessen unmotiviert verletzt worden sind, wie dies in denjenigen Staaten so leicht geschieht, wo die Leidenschaften der einzelnen größer sind, wie die Macht und die Vernunft des Staates." Fällen dieser Art hat bekanntlich die Flotte zu Stoschs Zeiten wiederholt gegenüber gestanden, und es erwies sich, daß damals die von ihm geschaffene Rüstung genügte, um Deutschlands Interessen schnell und mit gutem Erfolge zur Geltung zu bringen.

Die Zahl der Schiffe, die Stosch als erforderlich zur Erfüllung der Aufgaben der Flotte errechnete, hat an dieser Stelle kein unmittelbares Interesse; daß ihm insbesondere für die Panzerschiffe taktische Verbände und deren planmäßige Verwendung im Gefecht vorschwebten, wird man als unwahrscheinlich bezeichnen dürfen. Seine Flotte war nicht die Schlachtflotte im Sinne unserer Flottengesetze, und die Möglichkeit einer Änderung an den Schiffsklassen und -Zahlen stellte er ausdrücklich einer Entwickelung in den Fortschritten der Technik anheim.

In das Technische hatte sich sehr stark Stoschs einziger Beirat verloren, der aus dem vorhandenen Aktenmaterial erkennbar ist, der Direktor in der Admiralität, Kontreadmiral Henk. Auch von ihm findet sich ein Entwurf zu einem Flottenplan, der die militärische Notwendigkeit und danach den Umfang der erforderlichen maritimen Richtung in Betracht zieht, dann aber technische Anforderungen für die einzelnen Schiffsklassen und hierunter noch die volle Takelage für die Linienschiffe einstellt. Auch abgesehen hiervon ergibt eine Vergleichung der Arbeiten Henks und Stoschs, daß sich dieser in der ihm immerhin fremden Materie auf sich allein angewiesen sah.

Auffällig genug und in den bisherigen Darstellungen wenig beachtet ist die Aufnahme, welche der nachdrücklich verlangte und so eingehend bearbeitete Plan im deutschen Reichstage fand. Über die Arbeit in den Kommissionen, die damals noch nicht so wie heute dem Plenum den sachlichen Teil der Verhandlungen abgenommen

hatten, liegen aus jener Zeit noch nicht die jetzt üblichen eingehenden Berichte vor; der Referent in der Sitzung vom 23. Juni 1873, der Abgeordnete Mosle, beschränkte sich vielmehr auf die Meldung, daß die Kommission für den Reichshaushalt die ihr vorgelegte Denkschrift durchberaten und, da Anträge dazu nicht gestellt, beschlossen habe, dem Hause zu empfehlen, sie ad acta zu nehmen. Bei Durchführung des darin enthaltenen Planes werde man im Jahre 1882 über eine immerhin einigermaßen anständige, wenn auch noch bescheidene Flotte verfügen, deren hauptsächlichster Vorzug in ihrer schnellen Kriegsbereitschaft bestehe. Auf das Technische sei man nicht besonders eingegangen, man habe das Vertrauen gehegt, daß alles wohl überlegt sei.

An den Gegenstand selbst knüpfte sich kaum eine Debatte; nur der anscheinend fortschrittliche Abgeordnete Schmidt-Stettin meinte, daß diese Denkschrift für die Ziele unserer Marine auch später wertvoll bleiben werde. Dagegen schloß sich an diese Beratung eine Resolution an, die, aus dem Hause hervorgegangen, irrtümlich zumeist als ein persönliches Verdienst Stoschs hervorgehoben wird. Diese Resolution, zu deren spezieller Verhandlung die Budgetkommission keine Zeit gefunden hatte, lautet:

„In Erwägung, daß die Marineverwaltung voraussichtlich für eine Reihe von Jahren in der Lage sein wird, Bauten von Kriegsschiffen u. s. w. teils auf Grund der bereits erfolgten, teils auf Grund späterer Bewilligungen ausführen zu lassen,

daß es aber dringend wünschenswert ist, durch Entwickelung der heimischen Schiffbauindustrie die deutsche Wehrhaftigkeit vom Auslande unabhängig zu machen,

die Erwartung auszusprechen, daß die Marineverwaltung bei diesen Schiffs- ꝛc. Bauten in Zukunft der vaterländischen Industrie unter Voraussetzung gleicher Leistungen und Preise nach Möglichkeit Aufträge zuwenden werde."

Der Referent bezeichnete diese Resolution als etwas eigentlich Selbstverständliches; es komme häuptsächlich darauf an, dieselbe nach außen hin zu verlautbaren, damit die deutschen Werften sich auf ihre Aufgaben vorbereiteten und die nötigen Einrichtungen für den Bau großer Kriegsschiffe träfen.

Stosch selbst versuchte der Resolution, wenn er auch ihre Bedeutung für die Entwickelung der Werften nicht verkannte, eine andere Deutung zu geben. Die Marine könne die Annahme einer solchen Resolution auch ihrerseits nur wünschen, weil sie damit eine Art von Vollmacht bekomme, die einmal angefangenen Bauten auch für die Zukunft für gesichert zu erachten, und weil der Flottenplan, so wie er vorliege, in dieser Resolution wenigstens im allgemeinen eine Anerkennung finde.

Von dieser Auffassung, daß die Resolution gewissermaßen ein Engagement für die Zukunft enthalte, wollte der Reichstag freilich nichts wissen, gleichwohl ward dieselbe mit großer Majorität vom Hause angenommen. So bildete die Resolution zusammen mit dem Plane die Marschroute, welche dem ferneren Wirken Stoschs vorgezeichnet war.

Der Schiffbau.

Stoschs Denkschrift stellt sich der Hauptsache nach dar als ein Schiffbauplan. Als Stosch diese Denkschrift dem Reichstage vorlegte, waren die in Deutschland vorhandenen Werften vollauf beschäftigt mit Aufträgen für die Kriegsmarine;

zwei Panzerfregatten befanden sich außerdem noch in England im Bau; nicht weil man etwa zu deutschen Konstrukteuren kein hinlängliches Zutrauen gehabt hätte, sondern deshalb, weil man der deutschen Industrie keine höhere Anspannung ihrer noch unentwickelten Kräfte zumuten konnte. Die Kunst des Kriegsschiffbaues befand sich noch in voller Umwälzung, denn wenn man auch erkannt hatte, daß die Zeit des Holzschiffes für die Schlachtlinie vorüber war, so verlangte man doch auch noch für diese Schiffe mit voller Takelung und war bezüglich ihrer Form von dem alten Batterieschiff noch nicht wesentlich abgewichen.

An der Spitze des Schiffbaubureaus der Admiralität stand ein höchst eigenartiger Selfmademan, der Wirkliche Admiralitätsrat August Koch, der, der Sohn eines Militärmusikers, seine Laufbahn als Geselle des Schiffszimmerhandwerks begonnen hatte und nach Erfüllung seiner Militärdienstpflicht als Zeichner bei der Marine eingetreten war. Sein Vorgänger, der Geheimrat Elberzhagen, hatte ihn an sich herangezogen, und nachdem Koch seine Kenntnisse auf der Königlichen Schiffbauschule zu Stettin ergänzt und erweitert hatte, war er vom Schiffbauingenieur zum Konstrukteur und vortragenden Rat aufgestiegen. Man muß heute, wo man das Lebenswerk dieses Mannes ganz zu überblicken vermag, vorbehaltlos zugestehen, daß er seinem verantwortungsvollen Posten voll gerecht zu werden wußte, und daß seine Schiffe den damals zu stellenden Anforderungen durchaus genügten. Ihm ist es auch zu danken, daß man damals schon auf ein Experimentieren mit immer neuen Modellen verzichtete, und daß der Marine in der „Sachsen“-Klasse, in den Panzerkanonenbooten und den Schiffen nach dem Muster der „Olga“, der „Moltke“ und des älteren „Iltis“ Gruppen gleichartiger und gleichwertiger Schiffe hinzugefügt wurden, welche eine Einheitlichkeit der Ausbildung und des Zusammenwirkens ermöglichten, wie sie noch jetzt als leitender Gesichtspunkt für die Zusammensetzung unserer Geschwader in Geltung ist.

Andererseits war damals jene Zeit, von der Kaiser Wilhelm II. in der Schiffbautechnischen Gesellschaft zu Charlottenburg am 18. November 1901 sprach, in welcher der Schiffbaumeister seine Schiffe baute, ohne den Seeoffizier zu fragen, während es diesem überlassen blieb, wie gut oder schlecht er sich mit diesen Ergebnissen rein theoretischer Erwägungen abzufinden wußte. Diese Art der Behandlung läßt sich aus den Akten des damaligen Konstruktionsbureaus sehr deutlich erkennen. Beispielsweise sind die Pläne für die Panzerkanonenboote eines Tages fix und fertig da, und die Fahrzeuge werden an die Bauwerft vergeben, ohne daß irgend eine militärische Mitwirkung in die Erscheinung träte, und ohne daß ein einziges jener Boten gewechselt worden wäre, mit denen die Dezernenten der Admiralität in dieser im Vergleich zu heute noch leidlich ruhigen Zeit nur allzu freigebig waren.

Auch Stosch tritt in diesen Akten auf lange Zeit zurück. Daß er an dem Fortschritt der Schiffe regen Anteil nahm, verraten nur gelegentliche Randbemerkungen, so die oft sich wiederholende Anweisung „Antwort sehen“ oder eine Frage, warum eine Sache so oder so gemacht, oder eine Anerkennung für einen Ingenieur, wie z. B.: „Wenn die Sache gut ist, dem Manne etwas Angenehmes sagen.“ Als am 10. März 1874 der „Kaiser“ auf der Samudawerft vom Stapel lief, auf Stoschs Veranlassung getauft von der Tochter des Gesandten in London,

des Grafen Münster, fügte er dem Glückwunschtelegramm an die Werft eigenhändig die Worte zu: „Three cheers to old England and its industry". Andererseits ließ er es auch an scharfen Bemerkungen nicht fehlen. So verbat er es sich, daß ein einzelner Ingenieur unter der Firma „Kaiserliche Werft" mit einer Privatfirma korrespondierte; ein anderes Mal schreibt er: „In Summa habe ich den Eindruck, daß die Arbeit und der Dienst auf der Werft an jenem Tage sehr spät begonnen hat" oder aber: „Wird sich so wohl nicht gut machen lassen. Was aber von England kommt, wird angenommen, trotzdem es in den Maßen nicht stimmt." Immerhin täuschen diese gelegentlich eingestreuten Bemerkungen nicht über die Tatsache, daß nur die Techniker an dem Entwurf der Schiffe beteiligt waren, denn in ganzen Aktenbündeln findet sich als alleinige militärische Unterschrift diejenige des Departementsdirektors, ohne daß in größeren oder kleineren Fragen das Sachverständnis des Seeoffiziers zu Rate gezogen wurde.

Die von Stosch gegebenen Direktiven beschränken sich unter diesen Umständen auf ganz allgemeine Anhaltspunkte. So hatte er für die Schiffe der „Moltke"-Klasse bestimmt, daß diese eiserne mit Holz bekleidete und mit einem Zinkboden versehene Schiffe sein sollten, deren Dimensionen sich möglichst an die von S. M. S. „Elisabeth" anzuschließen hätten. Es käme dabei nicht auf große Geschwindigkeit unter Dampf, sondern in erster Linie auf gute Segeleigenschaften an, für alle Einzelheiten seien die Verhältnisse der „Elisabeth" zu Grunde zu legen. Nur bezüglich der Armierung wird eine besondere Bestimmung dahin gegeben, daß sie mindestens aus 16 Stück 15 cm-Ringkanonen bestehen solle. Man greift wohl nicht fehl, wenn man aus den Bemerkungen der durch Kapitän Batsch und Schering vertretenen militärischen Abteilung eine gewisse Gereiztheit herausliest, indem diese bei der Vorlage des nach jenen Anhaltspunkten bearbeiteten Projekts bemerkt: „Daß, da die Entwürfe zu den neuen Korvetten nach einem von Seiner Excellenz gegebenen Programm gefertigt und dadurch als genehmigt zu betrachten sind, die Abteilung nicht in der Lage ist, nachträglich Angaben oder Bedenken dagegen anzubringen."

Die wichtigste Errungenschaft des Schiffbaues aus Stoschs Zeit ist unstreitig die Herstellung der vier Ausfallkorvetten der „Sachsen"-Klasse. Bei diesen findet sich vor der Inangriffnahme des Baues eine sehr eingehende Durchberatung, bei der auch das Sachverständnis des Seeoffiziers nicht zu kurz kam. Für diese Schiffe, von denen die beiden ersten im Etatsjahre 1875 in Bau genommen wurden, hatte Stosch zunächst mündlich die Direktive gegeben, daß sie bei einer Geschwindigkeit von 15 Knoten ohne jede Takelage und bei möglichst schwerer Armierung einen Tiefgang von nicht mehr als 18 Fuß haben dürften.

Als die ersten Berechnungen ergaben, daß die Bestimmung bezüglich des Tiefganges nicht einzuhalten sei, wurde sodann im mündlichen Vortrage des Konstrukteurs die Anordnung der Armierung und Panzerung näher erläutert, wobei Stosch besonderes Gewicht auf eine kräftige Feuerwirkung in der Kielrichtung legte. In diesem Falle begnügte sich indessen der Chef der Admiralität mit den Vorlagen seines Schiffbaumeisters nicht, das Projekt wurde vielmehr mit entsprechenden Anweisungen an die Nordseestation gegeben, wo eine Kommission, bestehend aus dem Stationschef und drei Stabsoffizieren, ein Gutachten darüber abgeben sollte, ob die Schiffe in see-

männischer und militärischer Beziehung den Anforderungen entsprechen würden, die an sie zu stellen wären. Geheimrat Koch sollte sich selbst nach Wilhelmshaven begeben, um den Offizieren die etwa gewünschten näheren Erläuterungen zu geben.

Nachdem das Gutachten zu einer Reihe von Beanstandungen geführt hatte, wurde das Projekt auch noch in der Admiralität einer eingehenden Beratung unterworfen. Insbesondere arbeiteten die Kapitäns Batsch und v. Schleinitz sehr sorgfältige und in der Hauptsache zustimmende Gutachten aus, während Kontreadmiral Henk sich mit dem von dem bis dahin Gewohnten so völlig abweichenden Typus nicht recht zu befreunden vermochte. Erst nachdem die Entwürfe so nach allen Richtungen hin durchberaten waren, holte Stosch die Allerhöchste Bestimmung ein und registrierte diese dahin, daß an Stelle von drei 30,5 cm-Geschützen sechs lange 26 cm-Geschütze aufgestellt werden sollten. Das Detail der Aufstellung dieser Geschütze und der sie umgebenden Panzerung wurde von dem Urteil der Artillerie-Prüfungs-Kommission abhängig gemacht; die größeren Gewichte sollten auf Kosten der Geschwindigkeit in Rechnung gestellt werden.

Der Baubetrieb in dieser Periode umfaßte außer der Vollendung der älteren Panzerschiffe der „Sachsen"-Klasse, elf Panzerkanonenboote sowie jährlich zwei bis drei Korvetten und Avisos. Außerdem wurde auf den kaiserlichen Werften noch nebenher eine Reihe von Ersatzbauten ausgeführt, für welche damals besondere Mittel bei den Neubaufonds noch nicht bewilligt wurden. Unter den beim Kriegsschiffbau beteiligten Privatwerften ist in erster Linie die Weser-Werft in Bremen zu nennen, welche die sämtlichen Panzerkanonenboote erbaute, ferner der Stettiner Vulkan; später traten auch noch mit einzelnen Aufträgen die Germania in Kiel, die Reiherstieg-Werft in Hamburg und Schichau in Danzig hinzu. Für das gewöhnliche Schiffbaumaterial erwies sich die deutsche Industrie bereits als leistungsfähig, dagegen mußten schwere Guß- und Schmiedestücke, Spille, Pumpen und anderes mehr, so sehr Stosch bis ins einzelne drängte, noch lange vom Auslande bezogen werden, das namentlich auch bis in die zweite Hälfte der siebziger Jahre das Panzermaterial zu liefern hatte. Bis sich auch die Privatindustrie entschloß, ihre Schiffe in Deutschland in Auftrag zu geben, hatten freilich die von der Kriegsmarine zu größerer Leistungsfähigkeit angestachelten Werften schwere Zeiten durchzumachen, auch hatten sie mancherlei unerfreuliches Lehrgeld zu zahlen, für das ihnen die Aufträge Stoschs nicht immer eine ausreichende Enschädigung boten.

Unter der stetigen und umfangreichen Förderung der Schiffbauten hatte sich allmählich die Organisation des Konstruktionsbureaus, wie sie sich in der Person des Geheimrats Koch verkörperte, als unzulänglich erwiesen. In der Admiralität wie auch auf den Werften war eine neue Geschäftsordnung zur Geltung gelangt, in welcher neben der Technik auch der Verwaltung ein Einfluß, der letzteren vielleicht über das Ziel etwas hinausschießend, eingeräumt worden war. Insbesondere der Vertreter des Verwaltungsressorts in der Admiralität, Geheimrat Krüger, ein Mann mit höchst streitbarer Feder, focht gegen Koch mit großer Schärfe, und dieser Kampf drohte schließlich dem Interesse der Sache nachteilig zu werden. Von Seiten des Verwaltungsreferenten und im Anschluß daran vom stellvertretenden Direktor des

technischen Departements waren Entwürfe für eine entsprechende Abgrenzung der gegenseitigen Befugnisse vorgelegt worden, als Stosch persönlich eingriff.

Von Oestrich aus, wo er sich auf Urlaub befand, schrieb er:

„Die mir vorgelegten Organisationsentwürfe für das Departement erkenne ich als aus einem nicht zurückzuschiebenden Bedürfnis hervorgegangen an und erachte den Entwurf des stellvertretenden Herrn Departementsdirektors als den richtigeren und möchte ihm nur eine Modifikation geben, nämlich diejenige, aus der technischen Abteilung eine selbständige Abteilung unter Geheimrat Koch zu machen, einem chief constructor, dem das ganze theoretische Gebiet für die Herstellung der Schiffe untersteht. Ihm gegenüber ein Admiralitätsrat, d. h. ein militärisch-technisch zusammengesetzter, in der Admiralität permanenter Körper unter Vorsitz des Departementsdirektors, welcher das Programm für einen Bau, Veränderung u. s. w. entwirft und welcher die von dem Konstruktionsbureau entworfenen Pläne begutachtet. . . . . Dem Dezernent V (Verwaltung) fällt nur das Votum zu, ob die Geldmittel vorhanden sind; er muß aber den Sitzungen beiwohnen, um die Bedürfnisse abwägen zu lernen und für die Zukunft vorsehen zu können. Den anderen Beisitzern dient er als Dämpfer für Projekte und weiter als die Mittel gehende Vorschläge. . . . .

Ich bitte nun den Grafen Schack (stellvertretenden Direktor), sich meinen Vorschlag mal anzusehen und mir bei meiner Rückkehr zu sagen, was er daran auszusetzen hat.

Die für mich leitenden Gedanken sind dabei die folgenden gewesen:

1. Koch ist entschieden ein sehr begabter Konstruktor; er hat schon bisher das Heft ganz in der Hand gehabt und konnte die militärische Ansicht nicht respektieren bezw. sie umgehen, weil sie ihm nicht autoritativ, konsequent und durchdacht gegenüberstand. Selbst die Voten von A (militärische Abteilung) waren nur flüchtige Bemerkungen, niemals durchdachte Arbeiten.

2. Ausrüstung ist für die Konstruktion zu unbedeutend, um durch einen selbständigen Dezernenten vertreten zu werden, auch will ich keinen Offizier unter den Geheimrat stellen.

3. Den permanenten Admiralitätsrat führe ich ein, um dem Konstruktor ein Gegengewicht zu geben und um mir oder meinem Nachfolger die Verantwortung zu erleichtern, und endlich um theoretische Streitigkeiten aus dem Geschäftsgang herauszuziehen. Das Votieren der Dezernate gegeneinander ist furchtbar.

4. Das Departement muß eine reine Verwaltungsinstanz werden."

Man wird zugestehen dürfen, daß Stoschs Vorschläge eine gute Grundlage für die sachgemäße Förderung eines für die Marine höchst wichtigen Geschäftszweiges bildeten; auch sind diese Vorschläge höchst charakteristisch für die Art, wie Stosch zu arbeiten und fremde Meinungen zur Geltung zuzulassen pflegte. Leider sollten sie nicht zur Ausführung kommen.

Nachdem noch dem Kontreadmiral Batsch, der damals der Nordseestation als Stationschef vorstand, Gelegenheit geboten worden, sich zur Sache eingehend zu äußern, während Koch seine Bedenken und Wünsche in einem umfangreichen Votum vortrug, kam unter dem 5. Oktober 1879 eine Verfügung zu stande, welche die neue

Organisation, die technische Abteilung, den permanenten Admiralitätsrat und die Stellung des Departements zu diesen beiden Faktoren zur Geltung bringen sollte. Dieser Neuregelung vermochte Koch sich nicht anzupassen, er reichte vielmehr unverzüglich seinen Abschied ein.

Vergebens suchte Stosch den erzürnten Konstrukteur zu halten, dessen reichen und vielfach bewährten Kenntnissen und Erfahrungen er alle Anerkennung zollte. Sein besonderer Wunsch sei es gewesen, bei der neuen Organisation dem berechtigten Ehrgeiz Kochs Rechnung zu tragen, und er möge wenigstens versuchen, ob er sich nicht in die neuen Verhältnisse einzuleben vermöchte.

„Abgesehen von sachlichen Gründen", so schrieb ihm Stosch, „und von der Tatsache, daß Ihr Ausscheiden aus dem Dienst ein zunächst unersetzbarer und schwerwiegender Verlust für die Marine sein müßte, möchte ich Sie noch, und ich schmeichle mir, daß dieser Grund vielleicht zu Gunsten meines Wunsches in die Wagschale fällt, aus persönlichen Rücksichten für mich bitten, von Ihrem Gesuche, welches hierbei liegt, wieder abzusehen und, sobald Sie Ihre Gesundheit vollkommen wieder gewonnen haben, Ihre hochgeschätzten Kräfte wie bisher zum Wohle der Marine im Dienste des Vaterlandes zu verwenden und zu verwerten."

Diese höchst ehrenden Worte des sonst damit nicht eben freigebigen Chefs vermochten nicht, den in seinem Stolze gekränkten Techniker zu besänftigen, er beharrte vielmehr auf seinem Abschiedsgesuch und unterließ es sogar dabei, um seine Pensionierung einzukommen; dies freilich nicht, um, wie die geschäftige Fama wissen wollte, seiner Nichtachtung gegen den schnöden Mammon Ausdruck zu geben, sondern aus einem Versehen, das nachträglich wieder gut zu machen, auch Stosch zu seinem lebhaften Bedauern durch die Forderungen des Gesetzes behindert war.

Damit war die Möglichkeit, eine Konstruktionsabteilung zu schaffen, fürs erste unterbunden. Die „Militärisch-technische Kommission" wurde allerdings ins Leben gerufen, aber der Federkrieg zwischen den beiden Gebieten der Technik, des Schiff- und des Maschinenbaues, und gegenüber der Verwaltung dauerte fort, bis endlich volle 20 Jahre später die Konstruktionsabteilung unter militärischer Spitze den Ausgleich aller Gegensätze und damit eine befriedigende Lösung brachte.

Für das Arbeiten der Militär-technischen Kommission bietet der Bau der Panzerkorvette „E", der jetzigen „Oldenburg", ein charakteristisches Beispiel. Nachdem dieser Bau vom Reichstag mehrfach abgelehnt und endlich mit sehr knappen Mitteln bewilligt worden war, beriet die Kommission über das Programm des Ingenieurs, dem drei Vorprojekte zu Grunde gelegen hatten, in wiederholten Sitzungen. Auf das schließliche Promemoria vermerkte Stosch: „Ich habe den Eindruck, daß das Projekt das Resultat guter Arbeit ist, und erwarte besten Erfolg." Diese Hoffnung ist, wie bekannt, leider nicht ganz in Erfüllung gegangen.

Zu dem Kapitel „Schiffbau" gehört noch die Feststellung der Tatsache, wie Stosch bestrebt war, auch für die Panzerung der Schiffe deutschem Material die gleiche Geltung wie den bis dahin allein verwendbaren englischen Panzerplatten zu verschaffen. Noch für die auf der Weserwerft gebauten Kanonenboote war das gesamte Panzermaterial bei englischen Firmen, wie Ch. Cammel & Co. und John Brown & Co. in Sheffield bezogen worden. Einem dorthin entsandten Marine-

werkmeister fiel die Abnahme der Platten zu, deren Modelle zuvor nach England gingen; aber mehr noch als durch die Umständlichkeit dieses Verfahrens sah sich der Chef der Admiralität durch die Abhängigkeit vom Ausland bedrückt, unter welcher die Herstellung einer größeren gepanzerten Flotte kaum durchführbar erschien.

Es beruht auf mündlicher Mitteilung von berufenster Stelle, daß Stosch persönlich den Frhrn. v. Stumm, den Chef der Dillinger Hüttenwerke, zu dem Entschluß bestimmte, einen Versuch mit der Herstellung von Panzerplatten zu machen. Freilich mußte Dillingen jahrelang Lehrgeld zahlen, ehe es mit den englischen Plattenwerken erfolgreich wetteifern konnte. Das Ergebnis einer ersten Beschießung am 16. Dezember 1875 ging dahin, daß die deutschen Werke entweder das Verfahren noch nicht beherrschten oder kein dem englischen gleichwertiges Material besäßen. Ähnlich lautete das Urteil auch in der Folgezeit, namentlich endete der Versuch einer Herstellung dicker Platten zunächst noch mit einem völligen Mißerfolg, und für das erste Schiff der „Sachsen"-Klasse, die „Bayern", ward der Panzer so wie für die Kanonenboote in England bestellt.

Im März 1876 lieferte die Beschießung einer Platte mittlerer Stärke befriedigende Ergebnisse, wenn auch das Material dem englischen noch nicht gleich war; ein Folgeplatte im Sommer entsprach wiederum nicht, und der Versuch eines anderen deutschen Werkes, der Annener Hütte, erwies sich als völlig unbefriedigend. Erst im Dezember 1877 vermochte Dillingen eine allen Anforderungen entsprechende dicke Platte zu liefern, und im Juli 1878 sah es den Erfolg so langer Mühen dadurch gekrönt, daß die erste für ein deutsches Panzerschiff bestimmte Loosplatte als abnahmefähig befunden wurde. Stosch hatte an diesen Versuchen regen Anteil genommen und der Beschießung der Platten teilweise selber beigewohnt. Mit hoher Befriedigung wird das Ergebnis in der Denkschrift über die Ausführung von Stoschs Gründungsplan dahin festgestellt, daß die späteren Schiffe, ebenso wie der „König Wilhelm", der im Beginn der achtziger Jahre mit einer neuen Panzerung versehen war, nur noch deutsche Platten trugen, und daß hiermit nicht nur ein erheblicher Geldbetrag dem Inland erhalten geblieben, sondern durch den erfolgreichen Wettbewerb der deutschen Industrie auch eine beträchtliche Verminderung der an die Engländer gezahlten Preise erzielt worden war.

Dillingen machte auch die technischen Fortschritte von Walzeisen zur Kompoundplatte mit befriedigenden Ergebnissen mit, leider verbot der Stillstand im Bau gepanzerter Schiffe in den folgenden Jahren eine ersprießliche Ausnutzung der auf die Fabrikation verwandten Kapitalanlagen, da erst der Bau der „Brandenburg"-Klasse im Jahre 1889 wieder zu größeren Aufträgen Veranlassung gab.

Stoschs Anteil an der Förderung des Geschützmaterials und der Munition liegt zu sehr auf technischem Gebiet, als daß er für den Zweck der vorliegenden Schilderung bemerkenswerte Züge böte; einen Einblick gewährt sein Schriftwechsel mit Hollmann, als im Juli 1879 auf dem Artillerieschiff „Renown" infolge eines bedauerlichen Versehens ein Geschützrohr gesprungen war. Viel war daran gelegen, festzustellen, ob das Unglück einem Materialfehler oder einer unrichtigen Bedienung zuzuschreiben war, wie Krupp behauptete, und Stosch schrieb an Hollmann: „Ich bin bereit, 300 Mark Belohnung für Auffindung des langen Feldes jenes

gesprungenen Kanons auszusetzen." — Wohl klagte er: „Wir haben jetzt viel Unglück", aber um so eifriger war er bemüht, die Sache in allen Details aufzuklären ehe darüber ein Urteil abgegeben wurde. — Es gewinnt den Anschein, als handelte es sich hier um teures Lehrgeld, das mangelnde Erfahrung an die Fortschritte der Technik zu zahlen hatte.

Personalfragen.

Als Stosch an die Spitze der Marine trat, beschränkte sich der Etat der Seeoffiziere auf einen Vizeadmiral, zwei Kontreadmirale, 37 Stabsoffiziere, 55 Kapitänleutnants und 180 Leutnants. Noch sehr viel knapper war die Zahl der Betriebsingenieure bemessen, von denen im ganzen nur acht vorhanden waren, wozu allerdings eine Gruppe von 105 Deckoffizieren des Maschinenwesens zu rechnen ist. Eine neue Organisation dieses Standes war eine der ersten Aufgaben, denen Stosch sich zu widmen hatte. Die wenigen Ingenieure waren durch eine Kabinettsordre vom 16. Mai 1870 geschaffen worden, durch welche zugelassen war, den ältesten und bewährtesten Maschinisten den Rang der Unterleutnants mit einer entsprechenden Uniform zu verleihen. Bei der Übernahme der Geschäfte fand Stosch einen Bericht der Nordseestation vor, in welchem diese auf die Zwitterstellung dieser Ingenieure hinwies, denen die langjährige, rein technische Tätigkeit nicht auch die Sicherheit ihrer gesellschaftlichen Formen gewährleistete, und die deshalb unorganisch und zu einer Zusammenarbeit mit dem Offizierkorps, beispielsweise im Gerichts- und Garnisondienst, ungeeignet neben diesem ständen.

Den ihm alsbald vorgelegten Entwurf zu einem Promemoria erklärte der neue Chef noch nicht für reif und gab dem Direktor des technischen Departements für eine Begutachtung desselben eine Reihe von Fingerzeigen. Vor allem verlangte er außer der technischen auch eine militärische Beurteilung der Anwärter und stellte neben einer Äußerung der Offiziere der Schiffsbesatzung auch die Möglichkeit einer Wahl nach dem Muster des Offizierkorps zur Erwägung. Abgesehen von ihrer technischen Qualifikation müßten auch ihre gesellschaftliche und allgemeine Bildung sowie ihre persönlichen Verhältnisse und Eigenschaften die Anwärter zur Aufnahme in das Maschinen-Ingenieurkorps würdig erscheinen lassen. Andererseits wünschte er eine scharfe Abgrenzung der gegenseitigen Befugnisse: daß der wachthabende Offizier stets Vorgesetzter des Ingenieurs sei, halte er für einen falschen Ausdruck. Diesen Direktiven entsprechend, denen Stosch noch den Anspruch auf den militärischen Gruß seitens der Deckoffiziere, Maate und Mannschaften hinzufügte, ward die neue Organisation der Allerhöchsten Genehmigung unterbreitet, die unter dem 7. Mai 1872 erteilt wurde.

Auch nach dieser ersten Regelung hatte Stosch auf die Verhältnisse des Ingenieurkorps ein wachsames Auge; vor allem trat er mit Nachdruck dem Bestreben einer Verwendung des Betriebspersonals für den rein militärischen Dienst entgegen. Trotz des Bestrebens, den Stand zu heben, wünschte er ferner keine Verlegung des Schwergewichts seiner Vorbildung auf das theoretische Gebiet. Auf den Antrag, die Anwärter auf Schulschiffen einer mehrjährigen Ausbildung zu unterziehen, um sie dann erst in die Praxis übertreten zu lassen, bemerkte er: „Ein solches Schulschiff darf nur zur allerersten Ausbildung, niemals zur Erlangung einer Fahrzeit oder einer sicheren

Erfahrung für brauchbar erachtet werden. Die unbedingte Leistung, welche von den Schiffen gefordert wird, ist allein im stande, sichere Ausbildung zu gewähren." — Dem gleichen Ideenkreise gehört eine zweite Bemerkung an: „Den Kadettengedanken kann ich bei dieser technischen Karriere nicht für richtig erachten. Hier kommt es darauf an, daß der Vorgesetzte der allersicherste Praktikant ist. Ich meine, daß, wenn bei jedem Examen Theorie und Praxis stimmen, und das Zeugnis Prärogative des Avancements gewährt, wir zu dem gewünschten Personal kommen können."

Für den damals schon angeregten Plan, das Maschinenpersonal in Angehörige einer höheren und niederen Laufbahn zu gliedern, waren wohl die Verhältnisse in der Flotte noch nicht geklärt, vor allem auch nicht groß genug. Zwar bemerkte Stosch zu einer Denkschrift, welche der Kommandeur der I. Werftdivision, Kapitän z. S. Graf Monts, ihm im Jahre 1878 vorlegte, daß er diese mit großem Interesse gelesen habe, und daß dem Verfasser sein Dank für die eingehende Arbeit auszusprechen sei, zur Sache aber nehme er dahin Stellung, daß, wenn er auch mit vielem einverstanden sei, man doch nur schrittweise vorgehen dürfe. Demgemäß ward nur eine tatsächliche Scheidung dadurch vorgenommen, daß die Beförderung zum Ingenieur von einem guten Examen abhängig gemacht wurde, während die praktische Brauchbarkeit durch den Dienst als Obermaschinist auf Panzerschiffen dargetan werden sollte.

Dem soldatischen Erfordernis trug er aus dem Gesichtspunkte Rechnung, daß auch die Ingenieure lernen müßten, die Disziplin zu handhaben; aus diesem Grunde, und damit sie ihre Leute kennen lernten, könnten sie zum Detailexerzieren mit herangezogen werden; es dürfe dies aber nie dahin führen, daß dem Ingenieur eine andere Stellung als die des Technikers gegeben werde. Aus dieser Erwägung folgte für ihn, daß die Frage des gegenseitigen Rangverhältnisses zwischen Offizier und Techniker im Dienst überhaupt nicht aufgeworfen werden dürfe, das führe zu einer Auffassung der Verhältnisse gerade umgekehrt derjenigen, wie er bemüht sei, ihr Geltung zu verschaffen.

Mit dem Offiziermaterial, wie er es vorfand, war der neue Chef der Admiralität gleichfalls wenig einverstanden; dasselbe war noch stark durchsetzt mit Seeleuten aus der Handelsmarine, bei denen das seemännische Element und die militärische Auffassung im Widerstreit lagen und die letztere nicht immer die Oberhand gewann. „Dieser Bericht enthält eigentlich nichts", schrieb er gelegentlich an den Rand der Meldung eines solchen Offiziers, „das Sachliche ist in drei Zeilen zu geben. Ich meine aber, daß solch detachierter Kommandant mehr geben muß, denn er ist nicht nur Seefahrer, sondern auch Soldat und Diplomat." Die Eigenschaften des Seeoffizierkorps aus diesem Gesichtspunkt zu fördern und zu heben, war deshalb sein ganz besonderes Bestreben, dem er mit Güte sowohl wie mit Schärfe und Strenge Nachdruck zu geben bemüht war. Einen der wichtigsten Schritte in dieser Richtung bildet die Schaffung der Marineakademie.

Der Gedanke, die Marineschule mit einer Hochschulabteilung auszustatten, war schon zu Roons Zeiten erwogen worden. Stosch griff ihn mit Eifer auf und ließ es sich angelegen sein, eine solche Abteilung zunächst tatsächlich ins Leben zu rufen. Als dem Direktor der Schule, dem Obersten Liebe, die organisatorische Seite näher liegend und wichtiger schien, wies er seine Erörterungen kurz ab mit dem Randvermerk: „Der Mann hat keinen Horizont, sondern schweift in die Weite. Wir müssen

es also ohne ihn machen."*) Die Notwendigkeit einer Fortbildung insbesondere der für höhere Stellungen ausersehenen Seeoffiziere ergab sich vor allem daraus, daß bei dem frühen Eintritt der Anwärter ihre allgemeine Bildung noch keine abgeschlossene sein konnte. Anderseits sind die Anforderungen an die oberen Stellungen so hohe, daß das bloße Fachwissen dafür nicht ausreicht, und daß dem kostbaren Menschenmaterial, auf dessen Ausbildung so viel Mühe verwendet ward, Gelegenheit gegeben werden mußte, selbst Hand anzulegen und durch eigenes vertieftes Studium zu ergänzen, was ihm unter den Strapazen des schweren Berufes bis dahin vorenthalten blieb.

Für den ersten Anfang glaubte Stosch einen Anschluß der Hochschulabteilung an die Vorlesungen der Kieler Universität finden zu können; er wollte hinsichtlich der Charge und des Dienstalters der Schüler einstweilen keine Vorschriften machen, ebenso wenig in Betreff ihrer Zahl, es genügte ihm, wenn zunächst nur überhaupt der erste Schritt getan wurde.

Die Angliederung an die Universität erwies sich als unausführbar, dagegen fanden sich einige ihrer Professoren bereit, Vorlesungen zu übernehmen; für die weiteren nicht militärischen Lehrgegenstände wurden der Hafenbaudirektor, der Stationsauditeur und der Vorstand der Intendantur herangezogen. Um bezüglich der Auswahl der Schüler einige Sicherheit zu haben, sollte die Teilnahme an den Vorlesungen von gewissen Probearbeiten abhängig gemacht werden; die Aufgaben für solche wurden durch Umdruck hergestellt und unter den Offizieren an Land und an Bord bekannt gegeben.

An der Hand der so gewonnenen Grundlagen wurde zur Organisation der neuen Bildungsanstalt geschritten. Als Leitsatz wurde vorangestellt: „Die Marine-akademie zu Kiel hat die Bestimmung, den Seeoffizieren durch weitere wissenschaftliche Ausbildung die Mittel zu gewähren, sich zu den höheren Stellen in der Marine besonders geeignet zu machen und den Offizieren überhaupt Gelegenheit zu höherer Fortbildung zu gewähren." Den Lehrplan bereicherte Stosch eigenhändig durch die Taktik des Landkrieges, soweit Landungen dabei in Betracht kommen, durch die Küsten-aufnahme, Küsten- und Feldbefestigung u. a. m., sowie insbesondere durch die Einbeziehung der Seekriegsgeschichte in den Rahmen der Unterrichtsgegenstände; außerdem verlangte er, um das Interesse zu beleben, die Lösung zu stellender Aufgaben und besondere Probearbeiten.

Der weiteren Entwickelung des durch A. K. O. vom 5. März 1872 ins Leben gerufenen Instituts wendete er eine bis ins einzelne gehende Sorgfalt zu; dieselbe ging so weit, daß er in einer Inspizierungsbemerkung die schlechte Luft in einem offenbar zu kleinen Lehrzimmer beanstandete und schleunige Abhilfe anordnete.

Die kleine Offizierszahl und der lebhafte Dienstbetrieb gestatteten eine starke Inanspruchnahme der Akademie nicht; vor allem aber erwiesen sich die für den Eintritt verlangten Arbeiten als ein so großes Hindernis, daß im Jahre 1874 nur drei Offiziere, darunter der spätere Staatssekretär, Leutnant z. S. Tirpitz, solche vorlegten. Es bestand hier eine bei der Einrichtung nicht beachtete Verschiedenheit zwischen dem Heer und der Flotte, denn während die Offiziere an Land wohl Zeit und das erforderliche Material fanden, um die gestellten Aufgaben zu lösen, war dies für die

*) An anderer Stelle wird Stosch den Verdiensten Liebes durchaus gerecht.

Offiziere der Schiffe, vor allem für diejenigen im Ausland, völlig ausgeschlossen. So ergab es sich, daß die Offiziere an Land, nachdem sie hier längere Zeit die verhältnismäßige Ruhe genossen, noch für weitere Jahre der Auszeichnung des Kommandos zur Akademie teilhaftig wurden, während die Bordoffiziere oft schon nach kurzem Urlaub einer erneuten Einschiffung unterworfen waren. Stosch erkannte sehr bald diesen Übelstand, die Eintrittsaufgaben wurden beseitigt und durch einen Qualifikationsbericht ersetzt, in welchem: „die praktische Qualifikation besonders eingehend beurteilt ist, und aus dem sich erkennen läßt, ob nach dieser Richtung hin eine Kommandierung zur Akademie von wahrem Nutzen für die Entwickelung des Betreffenden sein dürfte."

Spätere Erfahrungen zeigten, daß die Stellung theoretischer Eintrittsaufgaben nicht zu umgehen sei, im allgemeinen ist aber die von Stosch gegebene Grundlage beibehalten worden, und auf ihr hat sich die Hochschule des Seeoffizierkorps zu einem wichtigen und nützlichen Glied der Marine entwickelt.

In Betreff der Heranbildung des Offiziersersatzes hatten seit der Begründung der Marine die Ansichten mehrfach gewechselt. In der ersten Periode, seit man mit einer systematischen Ausbildung des jungen Nachwuchses begonnen hatte, war dieser noch im Knabenalter, vielfach vor der kirchlichen Einsegnung, zur Einstellung gelangt; die Ausbildung war zwischen dem Schulschiff, dem Seekadetteninstitut in Berlin und anderweiter Einschiffung in kürzeren Zeitabschnitten geteilt, aber wenn dabei auch die Offiziere schon im Knabenalter an die Härten und Entbehrungen des Seelebens gewöhnt wurden, vermochten doch nur die begabtesten und fleißigsten die Mängel ihrer allgemeinen Bildung nachträglich auszugleichen, und den meisten blieb, zumal sie früh sich selbst überlassen wurden, der grundsätzliche Fehler der vorschriftsmäßigen Ausbildung dauernd anhaften. In einer zweiten Periode, deren Beginn auf das Jahr 1865 zu verlegen ist, wurde von den Anwärtern die Reife für Obersekunda gefordert; die jungen Leute wurden zunächst für ein volles Jahr auf die „Niobe" kommandiert, dann aber als Seekadetten auf die verschiedenen Schiffe verteilt und erst nach weiteren zwei Jahren an die inzwischen begründete Marineschule überwiesen. Auch jetzt blieben also die Seekadetten während eines wichtigen Teiles ihrer Vorbereitungszeit sich selbst überlassen, da auf den einzelnen Schiffen die Möglichkeit fehlte, ihre Ausbildung systematisch zu fördern.

Stosch war bestrebt, die bisher gemachten Fehler zu vermeiden. Der Ausweg, den er fand, bestand hauptsächlich in der Einfügung der zweijährigen Auslandsreise auf dem Kadettenschulschiff, die wohl für alle dabei beteiligten Jahrgänge eine in der Hauptsache freudige Rückerinnerung bildet. Die Anforderungen an die Vorbildung des Nachwuchses wurden nicht geändert, dagegen mehrte sich tatsächlich der Zugang von Gymnasialabiturienten, was auf der einen Seite eine Hebung des geistigen Niveaus, auf der anderen freilich ein höheres Durchschnittsalter bei der Beförderung zum Offizier im Gefolge hatte. Ein ungleichartiges Element befand sich auch im Offizierkorps durch die Zulassung von Avantageuren, welche ihre seemännische Laufbahn in der Handelsmarine begonnen hatten. Anregungen aus der Front, dieser Art des Nachwuchses die Wege mehr zu ebnen, begegnete er mit einem entsprechenden Randvermerk: „Es ist nicht die Absicht, diesen Eintritt zu erleichtern", ebenso wollte er aber auch nichts davon wissen, daß auf die Heranziehung von Armeekadetten besonders hingewirkt würde,

während er im übrigen den Gutachten der Front in gewohnter Weise eine eingehende Würdigung zu teil werden ließ. Das Ergebnis der Neuregelung kam in der Kabinettsordre vom 10. März 1874 zum Ausdruck; hieran schloß sich eine weitere Ordre vom 2. Juni, welche die Bestimmungen über die Ergänzung und Ausbildung der Seeoffiziere des Beurlaubtenstandes zum Gegenstand hatte. — Für die Verhältnisse, unter denen Stosch das Seeoffizierkorps und die Marine vorfand, wird man die von ihm gefundene Lösung als eine sehr glückliche bezeichnen dürfen.

Mit dem Anwachsen der Kriegsmarine gewann die Frage des Mannschaftsersatzes erhöhte Bedeutung. Eine Instruktion für das Marine-Ersatzgeschäft, die Stosch mit den gewohnten Randbemerkungen ergänzte, und Verhandlungen über die zweckmäßigsten Einstellungs- und Entlassungstermine, sowie endlich in Betreff der seemännischen Einjährig-Freiwilligen waren das erste Ergebnis der diesem Gegenstande zugewendeten Aufmerksamkeit.

Von allgemeinerem Interesse ist eine zweite Maßregel. Bereits damals trat in die Erscheinung, daß der Matrose der Handelsmarine zwar seine Seegewohnheit an Bord des Kriegsschiffes mitbrachte, daß er aber für den eigentlichen Kriegsschiffsdienst in Bezug auf Geschütz, Handwaffen, Torpedo- und Signaldienst von Grund aus neu ausgebildet werden mußte. Gleichzeitig wurde mit dem Schwinden der Takelage und dem von den Handelsschiffen mehr und mehr abweichenden Bau der Kriegsfahrzeuge auch das Interesse an den seemännischen Kenntnissen in den Hintergrund gedrängt. Für manche Branchen des Borddienstes endlich, als Schreiber, Verwalter, Lazarettgehilfen, Bäcker ꝛc. waren bei dem ausreichenden Besatzungsetat der Kriegsschiffe seemännische Eigenschaften überhaupt nicht erforderlich.

Das Schiffsjungeninstitut genügte mit Rücksicht auf seine besondere Bestimmung nicht, um dem Dienst in der Flotte einen ausreichenden Stamm von Söhnen der Landbevölkerung zuzuführen, diese mußten vielmehr, wenn sie sich zur Marine meldeten, mit Rücksicht auf die Vorschriften der Ersatzinstruktion abgewiesen werden, und so ging der Marine ein reiches Material verloren, aus dem sich den neuen Anforderungen entsprechend Kriegsschiffmatrosen sehr wohl hätten herausbilden lassen.

Durch diese Erwägungen veranlaßt, trat Stosch unter dem 26. November 1873 mit dem Kriegsminister in Verbindung und erbat dessen Einverständnis mit der Einstellung auch nicht seemännischer Freiwilliger unter der Voraussetzung, daß sie sich zur Übernahme eines vierjährigen Frontdienstes verpflichteten. Der Kriegsminister hatte keine Bedenken, zumal eine Heranziehung der Landbevölkerung, wenn es der Marine an ausreichendem Ersatz fehle, in den Bestimmungen bereits vorgesehen sei, während die vierjährige Dienstzeit die Interessen des Heeres nicht berühre. — Deutlich erkennbar ist aus den Akten, daß man innerhalb der Marine von der neuen Maßnahme nicht sonderlich überzeugt war. Wenn auch das Marine-Ersatzgeschäft starke Ausfälle ergab und die Ausfüllung der Lücken durch außerterminlich Gemusterte große Schwierigkeiten für die gleichmäßige Ausbildung mit sich brachte, hätte man doch die „Vierjährigen“ am liebsten auf den Schreiberdienst beschränkt, und es bedurfte besonderer Anordnungen, um dem neuen Element in den Matrosendivisionen Anerkennung zu verschaffen. Um ihre Ausbildung systematisch zu fördern, ward in Kiel die alte Korvette „Arkona“ als Wachtschiff in Dienst gestellt. Ihr wurden die Leute, nachdem sie an Land die Anfänge

militärischer Formen erlernt, überwiesen, damit sie im Segelexerzieren, Bootsrudern und am Geschütz die nötigen Kenntnisse erwürben. Von der „Arkona" aus sollten sie möglichst auf Auslandsschiffen verwendet werden, damit sie nach ihrer Rückkehr von dort als Vorgesetzte brauchbar wären. So fand das Institut allmählich in der Marine und mehr noch in den bei der Gestellung des bezüglichen Nachwuchses interessierten Kreisen der Bevölkerung Anklang.

An den Vorbereitungen für das Reichs-Militärgesetz wünschte Stosch sich nicht zu beteiligen, dagegen hielt er ein eigenes Reichs-Marinegesetz für erforderlich, sobald die Flotte in ihrer Organisation und Formation die im Gründungsplan angedeutete Entwickelungsstufe erreicht haben würde. Ein eigenhändiger Entwurf für ein solches Gesetz findet sich, wie hier schon eingeschaltet werden mag, in Stoschs nachgelassenen Papieren; eigenhändig führte er auch den Schriftwechsel bezüglich der militärärztlichen Untersuchung von Heerespflichtigen im Ausland, in dem er die getrennte Tätigkeit des Konsuls, des Arztes und des Kommandanten klar und bestimmt gegeneinander abgrenzte.

In geringerem Maße machte Stoschs persönliche Einwirkung sich geltend bezüglich der Organisation der Marineteile am Lande. Die Scheidung in die Divisionen der Ost- und Nordsee fand er bereits vor; ebenso war das „Organisations-Reglement für die Matrosendivisionen" vom 18. Juni 1872 in der Hauptsache vorbereitet, ihm blieb daher nur übrig, vor überstürzten Änderungen zu warnen und auf die Sammlung von Erfahrungen hinzuweisen. Nachdrücklich betonte er den Gesichtspunkt, daß die Marineteile am Land nicht um ihrer selbst, sondern um der Schiffe willen da seien. An Bord finde die Ausbildung statt, es sei daher auch viel wünschenswerter, daß die Avancements an Bord leichter seien wie am Lande; das Divisionskommando könne sich viel besser nach den in Dienst gestellten Schiffen richten, wie umgekehrt. Die Werftdivisionen vergleicht er gelegentlich mit den Pionier-Bataillonen, die damals für den Mobilmachungsfall gleichfalls nicht Selbstzweck, sondern zur Auflösung in zahlreiche Sonderdetachements und Gruppen bestimmt waren. Bei Feststellung ihres Etats faßte er für die Wilhelmshavener Division günstigere Beförderungsbedingungen ins Auge, um den schwierigeren Verhältnissen dieses noch in der Entwickelung begriffenen Ortes Rechnung zu tragen.

Noch im ersten Entwurf befand sich bei Stoschs Amtsantritt eine Instruktion, welche die Ausbildung der Schiffsjungen in einer selbständigen Schiffsjungen-Abteilung zum Gegenstande hatte. Bis dahin hatten bei der Stammdivision der Ostseeflotte, der nunmehrigen I. Matrosendivision, Schiffsjungen-Kompagnien nur dem Namen nach bestanden. Die Schiffsjungen waren unmittelbar nach ihrer Einstellung zwei Jahre auf den Schiffsjungenbriggs und dann ein drittes Jahr auf anderen Schiffen eingeschifft worden. Hierbei war eigentlich niemand für das schließliche Ergebnis ihrer Erziehung verantwortlich, außerdem mußten die Jungen von vornherein und ohne jede Rücksichtnahme allen Strapazen des Seedienstes ausgesetzt werden. Schon auf den Briggs kamen die Jahrgänge durcheinander, und im dritten Jahre ging jede Sonderausbildung verloren, da eine Abtrennung und ein Schutz vor dem nicht immer günstigen Einfluß der Matrosen nicht möglich war.

Mit dem ihm vorgelegten Entwurf erklärte Stosch sich im allgemeinen einverstanden, nur verlangte er eine schärfere Betonung der Eigenschaften, von denen die spätere Beförderung der Jungen abhängig zu machen sei; eine Vorstufe hierfür fand er in den Schiffsjungen-Unteroffizieren, die mit einem besonderen Abzeichen ausgestattet, aber bei ihrem Übertritt in die Front zunächst nur als Matrosen einrangiert werden sollten. In der zweiten Bearbeitung finden sich zahlreiche Zusätze von seiner Hand. Er wollte namentlich den Jungen neben den schweren Anforderungen des Schiffsdienstes ihre Jugend nicht nehmen; hier seine Worte:

„Die mit der Erziehung beauftragten Vorgesetzten müssen sich mit ganzer Liebe und Hingebung dieser Aufgabe widmen und durch gemeinschaftliche Spiele und Unterhaltungen in den Freizeiten den frischen und fröhlichen Sinn zu erhalten und zu beleben suchen. Gemeinschaftliche Spiele müssen dazu beitragen, den Leib zu kräftigen, den Geist zu erfrischen und das Interesse auf alles Neue und Sehenswerte hinzulenken."

Anderseits war er sich darüber klar, daß unter den Jungen auch allerhand lockeres Volk zu finden sein werde. Auf dauernde schlechte Führung setzte er die Strafe der Entlassung, weiter bestimmte er: „Desertiert ein Schiffsjunge und erfolgt seine Wiederergreifung nicht in der nächsten Zeit, so wird er einfach in den Listen gestrichen, die Familie aber davon benachrichtigt." — Die Ausbildung ward im ersten Jahre zwischen Bord und Land geteilt; die älteren Jungen sollten auch das Ausland auf einer längeren Reise kennen lernen, dann sollten sie auf das Artillerieschiff überführt werden; erst damit war ihre Sonderausbildung und gleichzeitig ihr dauerndes Zusammenleben beendet.

Durch Ordre vom 22. Oktober 1872 empfing die neue Organisation die Allerhöchste Genehmigung; fast die gesamte personelle Gliederung der Flotte trug mithin, noch ehe dies erste arbeitsreiche Jahr vollendet, den Stempel von Stoschs persönlichem Eingreifen und war durch ihn in teilweis neue Bahnen hingewiesen worden.

Die Instruktionen für den Kommandanten, den Geschwaderchef und das Gefecht.

Bei seinem Amtsantritt fand Stosch schon fast bis zum Abschluß gefördert eine Arbeit vor, mit der die obersten Behörden sich schon seit geraumer Zeit beschäftigt hatten, die „Instruktion für den Kommandanten eines von S. M. Schiffen und Fahrzeugen". In jener Zeit war diese Instruktion bezw. Teile derselben an die einzelnen Kommandostellen an Bord und an Land zur Begutachtung gegeben, und Stosch hatte ausgiebige Gelegenheit, seiner Verwunderung über die verschiedenartigen Auffassungen Ausdruck zu geben, die ihm hierbei entgegentraten: „In dem Urteil steckt nicht die Spur eines Soldaten", schrieb er das eine Mal und zum andern wieder: „Fehlt jede soldatische Anschauung", wozu die Einschränkung gestattet sein wird, daß ein aus der Marine selbst hervorgegangener Oberbefehlshaber wahrscheinlich zu einer weniger schroffen Stellungnahme gelangt sein würde.

Befremdlich war ihm auch die durch die Bord- und Verkehrsverhältnisse veranlaßte Verzögerung des Einganges einiger Gutachten. Ein Erinnerungsschreiben ergänzte er durch die sarkastische Bemerkung: „Euer Hochwohlgeboren würden mich

unendlich verbinden, wenn Sie durch strenge Dienstordnung mich in Zukunft von dergleichen Erinnerungen dispensieren könnten", und auf die Erwiderung, daß der gestellte Termin im Drange der Geschäfte überschritten worden: „Ich kann dazu nur bemerken, daß dies keine Rechtfertigung ist; es beweist nur, daß der Wille zur Innehaltung des Termins gefehlt hat."

Nicht überall kam indessen nur Mißvergnügen zum Ausdruck; zu dem Entwurf einer Gottesdienstordnung an Bord bemerkte er: „Die Instruktion enthält viel Beachtenswertes, welches in die definitive Instruktion aufzunehmen ist." — Festzustellen ist indessen, daß Stosch zwar die eingehenden Gutachten einer sehr sorgfältigen Prüfung unterzog, die in zahlreichen Randbemerkungen sich geltend machte, daß aber die Instruktion selbst in ihrer ganzen Anlage und ihrem Gedankengange ein Werk der Seeoffiziere ist, die in den betreffenden Dezernaten zu verfügen hatten. Nur eines Zusatzes sei gedacht, der seine eigene Auffassung von dem Zweck des Friedensbetriebes der Marine erkennen läßt, indem er an einer Stelle, die von der Verwertung der Reiseergebnisse im Interesse der hydrographischen Wissenschaft handelt, im übrigen unter Verwertung eines Gedankens des Prinzen Adalbert hinzufügte: „Jede Reise muß für das ganze Personal eine Schule sein, welche die Ausbildung desselben in militärischer, seemännischer und allgemein wissenschaftlicher Richtung fördert. Dann wird die Reise auch . . . ꝛc."

Nicht unerwähnt bleibe schließlich, daß an der Fertigstellung der Instruktion auch der Generalinspekteur der Marine Prinz Adalbert noch regen Anteil nahm, indem er neben einigen materiellen Zusätzen namentlich eine Zerlegung der vielfach sehr langen einzelnen Paragraphen befürwortete. Es ist dies einer der wenigen Fälle, in denen noch eine Mitarbeit des Prinzen an den Angelegenheiten der Marine stattfand, und diese ist um so bemerkenswerter, als er ihr die Muße eines Badeaufenthaltes in Teplitz opferte, von wo das 14 Bogenseiten lange Gutachten bei der Admiralität einging.

Zu der Kommandanten-Instruktion gehört die Herausgabe eines Rollenbuches, welches auf der Grundlage einer Privatarbeit des Kapitäns z. S. Grapow und im übrigen angelehnt an eine Ausarbeitung des Kapitäns z. S. Batsch, sowie an englische Muster den Schiffskommandanten die Aufstellung der Rollen durch entsprechende Schemata erleichtern sollte. Das Rollenbuch ward im Januar 1874 fertig und den Offizieren und Seekadetten zur Beschaffung und Benutzung anempfohlen.

Zu der Kommandanten-Instruktion reichte, anscheinend aus eigenem Antriebe, der Chef des im Winter 1872/73 gebildeten Geschwaders, Kapitän z. S. Werner, nachdem dieselbe einige Monate im praktischen Gebrauch gewesen war, ein Gutachten und eine längere Reihe von Abänderungsvorschlägen ein; er begegnete aber damit anscheinend nicht der Zustimmung Stoschs, der darauf vermerkte: „In Summa ad acta." Wichtiger war diesem eine förmliche Regelung des Dienstes im Geschwader selbst, für welchen er im April 1874 einen umfangreichen eigenhändigen Entwurf zur Begutachtung seitens der betreffenden Gruppen der Admiralität vorlegte. Die betreffende Zuschrift lautet: „Ich habe in der Anlage flüchtig zusammengeschrieben, wie nach meiner Ansicht die Instruktion für den Geschwaderchef zusammenzustellen und abzufassen ist. Ich wünsche, daß hiernach ein Konzept bearbeitet wird und den betreffenden Dezernenten zur baldigen Korrevision zugeht, wonach es dann zu vervollständigen und mir zur

Genehmigung vorzulegen ist. Ich bemerke, daß mein Konzept sachlich durchaus festzuhalten ist, ich stelle nur Vervollständigung, sachliche Ordnung der Materie und Korrektur des Stils sowie der technischen Ausdrücke und Anschauungen anheim."

Dieser „flüchtige Entwurf" ist, wenn auch in mancher Beziehung wohl damals schon den Seeoffizieren befremdlich und heute in den meisten Beziehungen überholt, doch so interessant, daß es schwer wird, der Versuchung zu widerstehen, ihn in vollem Umfange hier folgen zu lassen. Es muß genügen, seine wesentlichsten Bestimmungen anzuführen. Diese lauten:

„Die Pflicht eines Geschwaderchefs ist, die dem Geschwader in seiner Segelordre gestellte militärische Aufgabe zu erledigen und die ihm untergebenen Schiffe sowie deren Besatzungen zur Durchführung dieser Aufgabe möglichst fähig und zuverlässig zu machen. — Der Chef eines Geschwaders steht zu den Schiffen in dem militärischen und disziplinären Verhältnis wie der Stationschef zu den ihm untergebenen Marineteilen. Hält sich das Geschwader im Bereiche einer Station auf, so steht der Geschwaderchef zum Stationschef wie ein Truppenkommando zum Kommandanten einer Festung, zu deren Garnison die untergebene Truppe nicht gehört. . . . . Hier folgt das Verhältnis zur Intendantur und zur Werft, die den Requisitionen des Geschwaderchefs ungesäumt Folge zu leisten haben. . . . . Die Selbständigkeit und Autorität der ihm untergebenen Schiffskommandanten zu wahren, ist eine der ersten Pflichten des Geschwaderchefs, denn diese Kommandanten, auch die des Flaggschiffs, sind vorweg verantwortlich für die Erhaltung ihres Schiffs und die Ausbildung und Tüchtigkeit ihrer Mannschaft. Die Kommandanten haben die Verantwortung für die Leistungsfähigkeit ihres Schiffes, die Leistung selbst bestimmt der Chef des Geschwaders . . . . Belehrungen der Kommandanten sind in der Regel vertraulich zu behandeln. . . . . Der Kommandant des Flaggschiffs ist in seinem ganzen dienstlichen und privaten Leben an Bord durch die Gegenwart des Chefs und seines Stabes so sehr behindert, daß es Pflicht des Chefs ist, der Wahrung der Selbständigkeit dieses Kommandanten die allergrößte Sorgfalt zuzuwenden. . . . Der Chef des Stabes . . . ist dem Geschwaderchef verantwortlich für den gesamten Geschäftsbetrieb und für die Übereinstimmung und Vollständigkeit aller an die Schiffe ergehenden Befehle. . . . Ist der Geschwaderchef vorübergehend abwesend oder verhindert, sofort notwendige Befehle zu geben, ... so ist der Chef des Stabes verpflichtet, die Schiffskommandos nach den ihm bekannten Intentionen seines Chefs mit Anweisung zu versehen. . . . — Ihm fällt die Regelung der Geschäfte der Adjutantur, des Zahlmeisters, Arztes, Predigers und des Maschineninspektors zu. . . ." Es folgen hierauf Bestimmungen über die erste Inspizierung des Geschwaders nach der Übernahme des Kommandos und über den Gang der Übungen und die Routine bei einem Übungsgeschwader, sodann heißt es weiter:

„Ist das Geschwader zu militärischen Zwecken versammelt (im Gegensatz zum Übungsgeschwader), so muß die Ausbildung der Offiziere und Besatzungen zwar nie aus dem Auge gelassen werden, aber die Durchführung der gestellten militärischen Aufgabe bildet stets das erste Ziel. Im Kriegsstande muß ein Geschwader, sei es in Fahrt, sei es auf Reede, ein in sich geschlossenes Ganzes bilden und durch eine Postenlinie gesichert sein. Diese Postenlinie wird gebildet entweder von den Sicherheitsposten auf den einzelnen Schiffen oder aber von auf Booten vorgeschobenen Posten. Während

des Kriegsstandes dürfen die Schiffe S. M. nur dann in Häfen gehen, wenn sie zur Herstellung von Schäden oder zum Empfang von Kohlen dazu gezwungen sind. Sie dürfen aber nicht länger im Hafen bleiben, als dies zu dem vorliegenden Zweck durchaus notwendig ist. — Je näher am Feind und je ruhiger das Wasser, je weiter müssen die Sicherheitslinien in Booten ausgedehnt werden; je weiter der Feind und je unruhiger die See, je mehr kann der Sicherheitsdienst auf die Posten der Schiffe beschränkt werden. Die Grenzen der Ausdehnung bestimmt der Chef des Stabes nach den Befehlen des Geschwaderchefs. Die Wache an Bord des Flaggschiffs ist die Hauptwache für den gesamten Sicherheitsdienst. . . ."

Die folgenden Bestimmungen über den Hafendienst, den Geschäftsgang im einzelnen, den Verwaltungsbetrieb und die Übernahme und Abgabe der Kommandos haben kein so allgemeines Interesse, daß sie hier wiedergegeben werden müßten, die Ermahnung an den Geschwaderchef über sein Verhalten in der kriegerischen Aktion möge deshalb den Schluß dieses Auszuges bilden:

„Daß der Geschwaderchef aber überhaupt handele, das ist die erste Pflicht. Seine Majestät der Kaiser haben ihm einen Teil seiner Kriegsmacht in die Hand gegeben, damit er mit diesem kostbaren Gut den Feind schädige und abhalte, dem deutschen Vaterlande zu schaden. Jeder Führer muß sich und die ihm anvertraute Macht voll in die Wagschale legen, damit der Feind vernichtet werde. Wie, wann und wo das Geschwader angreifen soll, muß der Geschwaderchef entscheiden; nur das muß er in jedem Fall als Regel nehmen: durch Formen und Manöver macht man niemand zu nichte, und dies zu tun, muß man mit ganzer Macht an den Feind herangehen und selbst das Leben einsetzen." —

Für die Durcharbeitung des Entwurfes waren nach Maßgabe des Überweisungsbefehles nur enge Grenzen gezogen; ihr fielen sachlich nur die Postenketten in den Booten zum Opfer, bei denen dem Chef wohl die Anschauungen des Landsoldaten einen Streich gespielt hatten; sie wurden für die Fahrt durch attachierte Avisos, für den Hafendienst durch Wachtboote, Dampfbarkassen und ähnliches ersetzt. Der schöne Schlußsatz fand leider auch eine stilistische Umarbeitung, in der die Wucht der Sprache Stoschs nur sehr umschrieben zum Ausdruck kam.

Mit der Bearbeitung der Entwürfe ging es dem Chef überall nicht schnell genug, noch weniger aber gefiel es ihm, daß nach kurzem Gebrauch der eingehend bearbeiteten Vorschriften schon die Kritik und Abänderungswünsche sich hervorwagten. Eine solche Kritik wies er ziemlich scharf zurück:

„Aus den unwesentlichen Bemerkungen über das kaum erschienene Rollenbuch tritt aber wieder eine mir mehrfach entgegengetretene Eigentümlichkeit hervor, neu emanierte Bestimmungen einer unaufgeforderten Kritik zu unterziehen, anstatt daß ein jeder sich bemühen sollte, sich möglichst bald in dieselben hineinzuleben. Diese Lust, zu kritisieren, fördert den Dienst nicht, sondern sie schädigt ihn."

Die Instruktion für den Geschwaderchef wurde nach ihrer Fertigstellung gewissermaßen als innere Angelegenheit behandelt, indem sie nur lithographisch vervielfältigt und nicht der Kaiserlichen Genehmigung unterbreitet ward; dagegen diente sie für die Folge den Geschwaderübungen als Grundlage, und Stosch verlangte, daß überall auch in ihrem Sinne verfahren würde, so z. B. in einem Fall, wo für einen

erkrankten Ingenieur ein Ersatz von Land her erbeten wurde. „Ich wünsche", so verfügte er an das Kommando, „daß auch hierbei eine Vorübung des Krieges gesucht und der Ersatz immer aus eigenen Mitteln vorgeschlagen würde". —

Vorgänge in der englischen Marine beim Zusammenstoß zweier Panzerschiffe und die mehrfache Entsendung von zu Geschwadern vereinigten Schiffen nach dem Ausland gaben 1876 Veranlassung zu einer Umarbeitung der Instruktion für den Geschwaderchef, in der Stoschs persönliches Eingreifen wiederum bemerkenswert ins Auge fällt. Der letztere Umstand nötigte dazu, dem Geschwaderchef die höhere Gerichtsbarkeit zu verleihen. Die Bestimmungen hierüber beruhen auf eigenhändigen Zusätzen Stoschs, ferner fügte er an geeigneter Stelle hinzu: „Der Geschwaderchef bildet für die ihm untergebenen Schiffe die nächsthöhere Instanz für ihre Gesuche und diejenige Stelle, durch welche die Kommandanten alle ihre Verbindungen mit anderen Behörden zu vermitteln haben, seien diese Behörden militärische oder bürgerliche, heimische oder fremde, höhere oder niedere" — nur für die Rechnungslegung und den Verkehr mit der Intendantur wird eine Ausnahme zugelassen.

Interessanter und Stoschs Eigenart besser widerspiegelnd sind die Zusätze, die sich aus der bei der Auslandsverwendung vollkommenen Selbständigkeit und Abgeschlossenheit vom Rückhalt der heimischen Behörden ergeben; hier heißt es:

„Der Geschwaderchef als Repräsentant des Kaisers und Führer eines großen Teiles der kaiserlichen Macht muß die Ehre des Vaterlands vor allen Dingen hochhalten. Ein Wahrer des Gesetzes, geben die Allerhöchsten Bestimmungen sowie die erteilten besonderen Weisungen die bestimmte Richtschnur seiner Handlungen.... Entsendet der Geschwaderchef eines der ihm untergebenen Schiffe mit besonderem Auftrage, so ist der betreffende Befehl womöglich schriftlich zu geben. Der Befehl hat die zu lösende Aufgabe möglichst bestimmt auszusprechen und muß außerdem die Verbindung des Schiffes mit dem Geschwader sicherstellen."

Die weiteren Zusätze bezogen sich sodann auf den Schutz der Deutschen im Auslande, das Verhältnis zu den diplomatischen Vertretern, zu den Kommandanten heimischer Garnisonen und Festungen, insbesondere bei der Beurlaubung größerer Teile der Schiffsbesatzungen und auf die bei der Abhaltung von Schießübungen und Landungsmanövern zu beobachtenden Rücksichten. Noch einmal ward eingeschärft, daß beim Ausfall von Offizieren ꝛc. Ersatz innerhalb der eigenen Hilfskräfte und zwar tunlichst in den Schiffsverbänden selbst zu suchen sei; hiervon solle erst abgewichen werden, wenn durch die Größe der Ausfälle die Gefechtsbereitschaft des einzelnen Schiffes bedroht sei.

Besondere Rücksichtnahme erforderte weiterhin die Sicherstellung der Verschlußrolle, wobei die ihm vorgelegten Gutachten den Chef zu der mißbilligenden Bemerkung veranlaßten: „daß man doch immer in die Weite schweift, statt bei dem nächsten zu bleiben". Nach eingehender Prüfung der Verschlußeinrichtungen auf den bis dahin vorhandenen Panzerschiffen bestimmte Stosch, und zwar in der Hauptsache wiederum eigenhändig, wie bezüglich des Verschlusses der wasserdichten Abteilungen bei der Indienststellung zu verfahren sei, und was geschehen solle, um die dauernde Beachtung der Befehle sicherzustellen. In die Rolleneinteilung sei auch eine besondere Verschlußrolle aufzunehmen, welche derartig einzuüben sei, daß die wasserdichten Verschlüsse

unter allen Verhältnissen, insbesondere auch von beiden Seiten der Schotteneinteilungen, mit größter Beschleunigung hergestellt werden könnten. Für jede Abteilung solle mindestens ein Maat abgeteilt werden, der darin bei „Klar Schiff" seinen Posten hätte und für die richtige Durchführung der wasserdichten Schließung verantwortlich zu machen sei. Die Befugnis zur Erteilung des Verschlußbefehls ward außer dem Kommandanten auch dem Offizier der Wache übertragen, er sollte gegeben werden bei Gefechtsbereitschaft des Schiffes, bei Nebel, bei der Grundberührung und vor allem auch im Fall einer Kollision.

Die Bestimmungen über die Verschlußrolle wurden der Kommandanten-Instruktion einverleibt, die neu bearbeitete Instruktion für den Geschwaderchef erhielt durch Ordre vom 15. Februar 1876 die kaiserliche Sanktion. Die letztere ward noch ergänzt durch eine Instruktion für den Chef des Stabes, von dem Stosch die schwere Kunst verlangte, daß er die Willensmeinung seines Kommandeurs „sich zur alleinigen Richtschnur mache, ohne dabei die eigene Initiative zur Sache aufzugeben". Ihm selbst war in der Admiralität eine Reihe solcher Chefs beschieden; demnach mochte er meinen, daß diese „Gabe und Eigenschaft" allgemeiner verbreitet sei, zu der noch neben der genauesten Kenntnis der Organisation der Marine, sicherer Handhabung der Geschäfte und unbedingter Verschwiegenheit ein zuverlässiges Urteil über die Dinge gehörte, bezüglich deren der Geschwaderchef etwa Auskunft verlangte.

Zuletzt ward noch auf die Geschwadervorschrift ein neues Reis gepfropft, das die Ausdehnung des Wirkungskreises der Flotte auf Ostasien notwendig machte. Dort war seit dem Anfang der achtziger Jahre eine so große Zahl von Schiffen ständig anwesend, daß es erforderlich schien, dem ältesten Offizier dieser Station einen bestimmten Kreis von Pflichten und Rechten zuzuweisen.

Auch jetzt übergab Stosch wieder einen „ganz flüchtigen" Entwurf einer Instruktion, „wie ich sie mir gedacht habe", der Begutachtung des Hauses, der ihm nach allseitiger Durcharbeitung wieder vorgelegt werden sollte. Nach dem Entwurf sollte der Stationschef die allgemeine Aufsicht über alle in den chinesischen und japanischen Gewässern stationierten Schiffe sowie über das Lazarett in Yokohama haben, ohne daß dadurch diese in der Erfüllung der ihnen zugewiesenen Aufgaben beeinträchtigt würden. Speziell unterstellt waren ihm die in Ostasien stationierten Kanonenboote, welche in ihm ihre feste und dauernde Kommandobehörde haben und von ihm in ihrem Dienstbetrieb, der bestimmungsmäßigen Erhaltung von Schiff und Maschine und ihrer Verwaltung beaufsichtigt und inspiziert werden sollten. Bei der Inspizierung sollte der Stationschef sein besonderes Augenmerk auf die Kommandanten und Offiziere haben und über jeden von ihnen an die Admiralität berichten, auch sollte er nach der Inspizierung die Boote womöglich einige Tage zusammen exerzieren lassen, zuletzt mit Unterlegung einer Gefechtsidee. Gegenüber den sonst auf der Station anwesenden Schiffen sollte er als Inspekteur fungieren und auch mit ihnen, soweit es ihre politischen Aufgaben zuließen, gemeinschaftliche Übungen abhalten. Den Begriff des Inspekteurs stellte Stosch hierbei dahin fest, daß ihm „als solchem das Recht zusteht, sich um alle Sachen zu bekümmern, sich zu jeder Sache zu äußern", daß es ihm aber „untersagt ist, ordnend in den Dienst der Schiffe einzugreifen" dergestalt, daß er über Regel-

widrigkeiten in dieser Hinsicht nach Mitteilung an den Kommandanten nur an die Admiralität berichten dürfe.

Der fertiggestellte Entwurf, den Stosch noch einmal einer sehr eingehenden Durcharbeitung unterzog, wurde nach Begutachtung durch Offiziere, die mit den Verhältnissen der ostasiatischen Station genau vertraut waren, im Januar 1881 Allerhöchster Genehmigung unterbreitet.

Die weiteren organisatorischen Arbeiten auf diesem Gebiete, insbesondere die formelle Herausgabe einer Sammlung von Geschwaderbefehlen, gehören bereits der Zeit nach Stoschs Abgange an.

Dagegen sei im Zusammenhang hiermit einer anderen Instruktion gedacht, die beweist, daß der Landsoldat auch über das Seegefecht und die Verwendung der Schiffe vor dem Feind seine eigenen selbständigen Gedanken hatte.

Schon vor 1870 hatte Prinz Adalbert eine „Seetaktik“ entworfen, war aber an der beabsichtigten Erprobung unter seiner persönlichen Leitung durch den Ausbruch des französischen Krieges behindert worden; einen weiteren Entwurf mit zahlreichen Skizzen legte im Juli 1872 Kapitän z. S. Werner vor, und beide wurden dem im Herbst zusammentretenden Übungsgeschwader zum Versuch überwiesen. Schon damals gab Stosch dem Geschwaderchef — dem Kapitän Werner — den Befehl, bei der versuchsweisen Anwendung festzustellen: „Wieweit es möglich ist, nach den von mir mitgeteilten Grundsätzen, welche bei den Exerzitien größerer Truppenmassen zur Anwendung kommen, die Vereinfachung der Signale und Formen in der Seetaktik herbeizuführen“, und er wiederholte diese Weisung, als Werners Bericht vorlag, und er seine Bemerkungen dazu dem nächstjährigen Geschwaderchef übermittelte. „Ich wünsche“, so schreibt er eigenhändig an den Kontreadmiral Henk, „den Bemerkungen Rechnung getragen zu sehen, und die Seetaktik hiernach vervollständigt. Die Signale sind gering in ihrer Zahl, müssen ganz einfach sein, möglichst mit ein oder zwei Flaggen und sollen von der ganzen Besatzung der Schiffe auswendig gekannt sein. Ich will diese meine Bemerkungen nicht streng festgehalten wissen, wenn im einzelnen sich Unmöglichkeiten herausstellen, ich muß dieselben aber, nachdem ich Kapitän z. S. Batsch darüber gesprochen, als richtig anerkennen . . . Ich bin neugierig auf das Resultat.“

Die „Bemerkungen“, insgesamt ein ziemliches Konvolut, wurden, was des allgemeinen Interesses halber hier eingeschaltet sein mag, auch dem Prinzen Friedrich Karl vorgelegt, der dem Chef der Admiralität mündlich befohlen hatte, sich schriftlich über seine Ideen zur Seetaktik zu äußern. In den „Bemerkungen“ äußert Stosch zunächst seine Zustimmung zu den vom Prinzen Adalbert gegebenen Vorschriften, doch hielt er eine Reihe von Vorbestimmungen für erforderlich: Bei jedem Schiffe müsse festgestellt werden, mit welcher geringsten Zahl von Umdrehungen es noch zu jeder Bewegung bereit sei. „Dasjenige Schiff, welches die größte Geschwindigkeit zu vorstehendem Zweck erfordert, gibt mit dieser Geschwindigkeit den Nullpunkt für die Bewegungen des Geschwaders.“ Entsprechend sei zu bestimmen, welche höchste Geschwindigkeit jedes Schiff entwickeln könne; die geringste Geschwindigkeit bilde die Norm für das Geschwader, diese sei als „ganze Kraft“, die erstgenannte Bewegungsfähigkeit als „Ruhe“ zu bezeichnen. Weiter werden sodann die Begriffe „halbe Fahrt“, „Front“,

„Intervall“ und „Distanz“ entwickelt und als Normalstellung des Geschwaders diejenige in zwei Treffen bezeichnet. Es folgt eine Aufzählung der übrigen Formationen und der Bewegungen im Geschwader, die mit den Signalen „Ran an den Feind“ und „Gefecht“ abschließt. Zu dem Signal „Gefecht“ heißt es: „Das Signal fordert nur die Verwendung des Feuers, nicht wie und in welcher Art. Welche Geschütze und Geschosse, ob Breitseite oder Heck oder Bug zc. feuern, hängt von der Lage des Schiffes ab. Ob Torpedos zu verwenden und welche, muß das Verhältnis ergeben. Ob gerammt werden kann zc. entscheidet der Feind.“

Die „Bemerkungen“ ergänzte Stosch durch eine Reihe von Erläuterungen, da er, von Wilhelmshaven zurückkehrend, erkannt hatte, daß sein Schreiben an Henk diesem „mehr oder weniger unverständlich“ gewesen, und ersuchte den Admiral, auch weiterhin zu fragen, wenn er nicht verstanden würde: „In diesen militärischen Dingen — so bemerkte er — spreche ich natürlich eine andere Sprache, als die Herren, welche in der Marine groß geworden sind.“ Indem er bei dieser Gelegenheit betonte, daß jedes Exerzieren unausgesetzt eine Gefechtsübung als Ziel haben müsse, bemerkte er zu der weiteren geschäftlichen Behandlung des Gegenstandes: „Wenn ich nun schließlich bitte, statt der Seetaktik ein Exerzierreglement zu entwerfen, so müßte dieses wie ein Infanterie-Exerzierreglement mit dem allerersten Detail für Marsch, Bewegung, Waffengebrauch zc. eines einzelnen Schiffes anfangen, dann die Regeln für zwei und mehr Schiffe geben und endlich Geschwader- und Gefechtsübungen enthalten. — Wie bei der Kavallerie neben dem Exerzierreglement eine Reitinstruktion besteht, so wird auch in der Marine die Handhabung von Maschine und Steuer (Schenkel und Faust) eine in sich abgeschlossene Abhandlung sein. Wie nur der Reiter gut fechten kann, der seines Pferdes ganz sicher ist, so muß der Kommandant sein Schiff scharf in der Hand haben, wenn er mit Erfolg rammen will.“

Die Henk gegebenen Anweisungen wurden auch dem Kapitän Werner zur Nachachtung mitgeteilt, als er mit seinem Geschwader in den spanischen Gewässern kreuzte, wo sich bald darauf die „Vigilante“-Affaire abspielen sollte; seine „kürzlich gemachten größeren Erfahrungen“, so bemerkte Stosch, „könnten nur zur Förderung der Sache beitragen, er möge daher, falls er noch Bemerkungen habe, diese möglichst ausführlich aussprechen.“ In gleichem Sinne wurde Kapitän Przewisinski, Werners Nachfolger, angewiesen. Der Entwurf der „Seetaktik“, die von jetzt ab richtiger „Evolutions-Reglement“ genannt werden sollte, wurde sodann einer Kommission überwiesen, die unter Kontreadmiral Klatt in Wilhelmshaven tagen sollte; es war dabei insbesondere an die Mitarbeit der Kapitäne Zembsch und v. der Goltz gedacht. Der Entwurf des Prinzen Adalbert wurde hierbei ebenso wie derjenige Werners nicht mehr zu Grunde gelegt, da in diesem, wie Werner selbst anerkannt hatte, Theorie und Praxis in Widerspruch standen, und erstere vor der letzteren nicht stand hielt; beide Entwürfe hatten indessen die nutzbringende Unterlage gebildet, von der aus man zu greifbaren, einer Fortbildung fähigen Ergebnissen gelangt war.

Auch das Ergebnis der Arbeit dieser Kommission ward von Stosch eingehender Nachprüfung unterzogen. Hier beanstandete er die als Maßstab eingesetzte Kabellänge mit dem Vermerk: „Sollte ein Aufgeben der für alle Rechnungen schlechten Zahl 185,2 nicht geboten sein?“, dort bemerkte er zu der Nummernfolge der Schiffe im

Geschwader: „Ich möchte dies herauslassen und die Reihenfolge der Bestimmung des Geschwaderchefs überlassen? — Der Zweitälteste kann z. B. manchmal der Unbrauchbarste sein“ — und so wird fast jeder Paragraph von den Randglossen, Änderungsvorschlägen und Abstrichen des Chefs begleitet. Dem fertigen Werk ward von der Hand Batschs die Aufschrift „Geschwader-Evolutions-Reglement 1876“ hinzugefügt, doch änderte Stosch dies um in „Reglement für die Bewegung und den Gebrauch von Schiffen im Geschwader“; in dieser Form wurde es im Februar 1876 der Allerhöchsten Genehmigung unterbreitet, die ihm unter dem 29. Februar erteilt wurde.

Das Reglement beschränkte sich darauf, allgemeine Regeln für die Ausbildung der Bewegungsfähigkeit der Schiffe zu geben, damit diese im stande seien, in jeder zweckmäßig erscheinenden Ordnung auch eng geschlossen zu fahren, ohne sich gegenseitig zu gefährden. Auf ein festes System der Gefechtstaktik ward ausdrücklich verzichtet, da ein solches bei der Beweglichkeit und dem unbestimmten Charakter der heutigen Kriegsschiffe überhaupt nicht zu empfehlen sei. Dasselbe würde den Befehlshaber häufig fesseln und seinen freien und schnellen Entschluß lähmen; ebenso frei und unberechenbar wie der Feind in seinen Angriffsbewegungen müsse der Geschwaderchef auch im Gebrauch seiner Schiffe sein, nur die Signale: „Ran an den Feind“ und „Gefecht“ hätten deshalb in dem Reglement Aufnahme gefunden. Im „Gefecht“ sollte die befohlene Ordnung aufrecht erhalten werden, erst das zweite Signal sollte sie lösen, doch wollte Stosch auf diese „Ordnung“ keinen besonderen Wert gelegt wissen, denn zu einer ihm vorgelegten Abhandlung über die Vervollkommnung der Dampftaktik bemerkte er, daß er den Grundsatz, als sei das Wesen der Sache in der taktischen Gefechtsform zu suchen, lieber bekämpft als verbreitet sehen möchte.

Aus der Anwendung des Reglements ergab sich eine Vertiefung und Klärung der Anschauungen über die Verwendungsfähigkeit der Schiffe und die diese bestimmenden Faktoren. Der von seiten der Jüngeren scharf sich hervordrängende Gedanke, daß ein modernes Panzerschiff durch seine Takelage nur behindert werde, ward durch Admiral Henk, dem Geheimrat Koch dabei zur Seite stand, noch einmal ad acta geschrieben. Stosch selbst verschloß sich der weiteren Entwickelung des Gegenstandes nicht; ein Anhang zu dem Reglement über das Verhalten bei der Ausführung von Anker- und Fahrmanövern zeigt bis ins technische Detail hinein seine bessernde Hand, auch tritt im Zusammenhang hiermit der Begriff der „Dampffahrkunst“ zuerst in die Erscheinung, die dem individuellen Belieben für den Dienst im Geschwader Schranken setzte. — Auf eine Verfolgung dieses Entwickelungsganges bis ins einzelne kann an dieser Stelle füglich verzichtet werden.

Die Verwaltung und ihr Personal.

Die Verwaltungseinrichtungen, welche Stosch übernahm, entsprachen dem bisherigen Organismus der Marine. Zu dem zu Gunsten der Admiralität aufgelösten Oberkommando hatte eine Intendantur mit dem Sitze in Berlin gehört, welcher einerseits die Administration der Schiffe und Marineteile zufiel, während sie zum andern der Kommandobehörde als sachverständiger Berater in Verwaltungsangelegenheiten zur Seite gestanden hatte. Mit der Auflösung des Oberkommandos war dieser Behörde der Hauptteil ihrer Tätigkeit entzogen worden, denn während ihre auf die

Stationen entsendeten Kommissarien dort nicht zur Geltung kamen, fing sie selbst, der unmittelbaren Praxis entrückt, an, sich in unfruchtbarer Kritik zu verlieren, die um so weniger zweckdienlich war, als die mit dem erforderlichen Verwaltungsapparat ausgestattete Admiralität ihrerseits den theoretischen Teil des Geschäfts mit Recht in Anspruch nahm.

Stosch begrüßte deshalb mit Freuden eine ihm von dem ältesten Verwaltungsbeamten der Admiralität, dem Geheimen Admiralitätsrat Richter, vorgelegte Denkschrift, welche die Beseitigung der Berliner Intendantur und deren Zerlegung in zwei getrennte, mit den Stationskommandos in unmittelbaren Beziehungen stehende Provinzialbehörden zum Gegenstand hatte. Um nicht gegen die Tradition zu verstoßen, übermittelte er diese Denkschrift an den Prinzen Adalbert mit der Bitte um sein Einverständnis. Persönlich fügte er hinzu:

„Gegen die Maßregel hat sich bisher nur der Geheime Rat Wandel (der Vorstand der Intendantur) ausgesprochen, jedoch allein nur aus lokalen und im ganzen egoistischen Rücksichten. . . . Ich erwarte von der Verlegung der Intendantur zu den Stationen eine größere Regsamkeit in der Verwaltung und eine größere Beachtung der militärischen und lokalen Interessen in den administrativen Maßregeln. Ich wollte aber nicht zur Ausführung schreiten, ehe ich nicht das erfahrene Urteil Eurer Königlichen Hoheit für die Sache gewonnen hätte."

Von Richter war der Gedanke erwogen worden, nur eine Intendantur in Kiel einzurichten, von der eine Abteilung nach Wilhelmshaven verlegt werden sollte, während Danzig im Hinblick auf die beabsichtigte Auflösung der dortigen Werft außer Betracht blieb. Im Hinblick auf die ohnehin stiefmütterliche Behandlung der Nordseestation, und weil er das große Wachstum des dortigen Geschäftskreises voraussah, hatte er indessen diesen Plan wieder fallen gelassen. Im übrigen sollte die Intendantur in Bezug auf den Geschäftskreis am Lande mit den Rechten und Pflichten einer Korpsintendantur der Armee ausgestattet werden, während sie sich für die Schiffe auf die Bereitstellung der Vorräte — soweit diese nicht der Werft zufiel — sowie auf die Rechnungsrevision und Musterung zu beschränken hätte. Es darf dieses Detail hier eingeflochten werden, weil dasselbe beweist, wie Stosch und seine Leute in dieser Hinsicht an Armeemustern haften blieben und der Eigenart der Marine, deren Schwergewicht in der Bewirtschaftung der Schiffe liegt, noch nicht Rechnung trugen. Der Betrieb der Werften blieb für sich bestehen, ebenso derjenige der Artillerie- und Torpedodepots; die Prüfung ihrer Rechnungen, welche bis dahin der Intendantur zufiel, wollte Richter einer besonderen Abteilung der Admiralität überwiesen wissen, welches den Namen Dezernat für Rechnungsrevision erhalten sollte.

Die neue Organisation vollzog sich nicht ganz ohne Reibungswiderstände. Nachdem Stosch sich des kaiserlichen Einverständnisses versichert und die einleitenden Schritte getan hatte, sah sich das Reichskanzleramt veranlaßt, ihn darauf aufmerksam zu machen, daß derartige organisatorische Änderungen nicht ohne sein Einverständnis und namentlich nicht ohne Genehmigung durch den Etat vor sich gehen dürften. Stosch konnte sich dem natürlich nicht entziehen, als aber bei den weiteren Erörterungen ein nochmaliger Hinweis auf den Etat erfolgte, ließ er doch seinem Mißvergnügen freien Lauf mit der Bemerkung: „Worin die Motive und das Bedürfnis

beruhen zu den am Schluß des geehrten Schreibens ausgesprochenen Ermahnungen und Beschränkungen für die diesseitigen Handlungen, ist mir unerfindlich." Den Widerstand im eigenen Hause wies er mit gutem Humor zurück, indem er einen Bericht des bisherigen Intendanten mit der Bemerkung abfertigte: „Der Mann will sich konservieren, deshalb versteht er nicht."

Bei der durch Ordre vom 18. Juni 1872 vollzogenen Verlegung der Intendanturen in die Stationsorte zeigte sich leider bald, daß ihre Entfernung von der unmittelbaren täglichen Berührung mit der Praxis doch auch ihr Gutes gehabt hatte. Die ersten Berater der Marineverwaltung, die zum großen Teil auch noch Stosch zur Seite standen, waren aus der Armee hervorgegangen und in deren Anschauungen befangen. So blieb unbeachtet, daß die Fürsorge für die Schiffe mit der Bereitstellung von Kohlen und Proviant nicht abgeschlossen ist, sondern daß das Schwergewicht hier in der täglichen Berührung mit den Händlern des Auslandes beruht, bei der Hunderttausende durch die Hände der Zahlmeister laufen, während sich die Intendantur auf nachträgliche Kritik beschränkt. Die Leistungen des Zahlmeisterkorps ließen zunächst noch viel zu wünschen übrig; die durch den Schiffsdienst voll in Anspruch genommenen Offiziere waren, da man das Kassenreglement der Armee ohne weiteres auf die Marine übertragen hatte, für alle Fehler der Zahlmeister mit ihrer eigenen Tasche verantwortlich. So war es, zumal die Erinnerungen der Intendantur zum Teil den berechtigten Anforderungen der Praxis nicht voll Rechnung trugen, nur allzu naheliegend, daß die Anschauung sich einbürgerte, die Zahlmeister müßten ihre Kommandanten gegen die Intendantur in Schutz nehmen, und daß diese zur bestgehaßten Behörde ward. Dienstliche Schwierigkeiten werden allzuleicht auf das persönliche Gebiet übertragen; dies trat namentlich in Kiel in die Erscheinung, wo der Stationsintendant, Frhr. v. Lilien, ein Sohn der roten Erde, alle herben Eigenschaften dieses knorrigen Volksstammes in sich vereinigte.

Es hat gleichwohl den Anschein, daß Stosch und der Frhr. v. Lilien manches Verwandte mit einander hatten, denn wenn auch ersterer anerkannte, daß die Intendantur der Nordseestation weit besser arbeite wie die Kieler und daß man ihr jede Rücksicht schuldig sei, klingt doch aus dem öfters notwendigen Tadel für Kiel ein Ton leiser Zustimmung heraus, und er gestand in einem besonderen Falle ohne weiteres zu, daß ein Schiffskommando „einen unnötig gereizten Ton" angeschlagen habe und daß er die „wohl zu vermeidenden Geschäftsschwierigkeiten rügen" müsse. Bestimmt wies er dagegen Liliens kriegerische Neigungen in einem anderen Falle zurück, als dieser gegenüber einer Behörde mit militärischer Spitze Aufsichtsbefugnisse in Anspruch nahm. Wiederum eigenhändig schrieb er ihm folgendes:

„Ich habe bereits die Gelegenheit gehabt, Euer Hochwohlgeboren bemerklich zu machen, daß jede Verwaltungsstelle zunächst in der Sorge für die ihrem Wirkungskreis zugewiesenen Behörden ihre Autorität suchen muß, und daß sie auf diesem Wege ungemein leicht und rasch eine Anerkennung findet, welche alle Geschäftsbeziehungen förderlich und angenehm macht. Solcher Weg scheint Ihnen aber durchaus unbetretbar zu sein, und ich muß dies in Ihrem Interesse, für Ihr Ansehen, Ihre Leistung und Ihre Beförderung außerordentlich bedauern."

Lilien hatte die von der anderen Seite bemängelte Form mit der im dienstlichen Schriftverkehr gebotenen Kürze begründet, die ihn auch veranlaßt habe, die erforderlichen Mitteilungen als Zirkularverfügung hinausgehen zu lassen. Hierzu bemerkte Stosch: „Es widerspricht dies wohl Ihren eigenen Forderungen gegen Ihre Untergebenen. Ich zweifle nicht, daß Sie Kurzangebundenheit in einem Schreiben eines Untergebenen als eine große Verletzung Ihrer Autorität ansehen würden" — und bezüglich der Form des Zirkulars — „so gestatten Sie mir, sie als die rücksichtsloseste und schlechteste zu bezeichnen, weil längste und unzuverlässigste . . . da sie . . . dem Betreffenden sagen, ich will die eigenen Schreiberkräfte sparen und der andere soll seine Kräfte mir zur Disposition stellen. Welches Recht hat denn die Intendantur, die Schreiber der . . . . . zu kommandieren?" Mit Bezug auf die Zusammenfassung von Behörden verschiedenen Ranges in dem beanstandeten Zirkular fügte er endlich noch hinzu: „Euer Hochwohlgeboren würden keiner Behörde, auch der Admiralität nicht, das Recht einräumen, die Intendantur mit allen möglichen Behörden auf diese Art gleich zu rangieren."

Diese immerhin väterlich gehaltenen Ermahnungen vermochten leider nicht, die in der Sache liegenden Schwierigkeiten zu beseitigen. Sehr bald ergaben sich neue Reibungen, und obwohl der Stationschef, Kontreadmiral Werner, sich alle Mühe gab, vermittelnd zu wirken, konnte er doch nicht verhindern, daß das gegenseitige Verhältnis immer gereizter wurde, zumal Lilien für die ihm unterstellte Behörde die wünschenswerte kulante Form nicht finden konnte. Eine Beschwerde veranlaßte Stosch zu einer scharfen Rüge unter Androhung der Versetzung des Intendanten nach Wilhelmshaven. In dieser peinlichen Lage faßte Lilien sich ein Herz, indem er dem Chef der Admiralität unter eingehender Darlegung aller Verhältnisse den Nachweis zu führen versuchte, wie er für sein redliches Bemühen, mit unzulänglichem Personal und unvollständigen Hilfsmitteln allen Anforderungen gerecht zu werden, viel mehr Dank als Tadel verdient zu haben glaubte. Stosch hatte für dergleichen ein ganz besonderes Verständnis und ergänzte den ihm vorgelegten Entwurf eines Schreibens an den gekränkten Intendanten in einer Art, die für seine vornehme Gesinnung, gleichzeitig aber auch für seine durch mannigfache Erfahrungen geläuterte Welt- und Menschenkenntnis ein überaus ehrendes Zeugnis bildet. Gern erkannte er Liliens redliche Pflichterfüllung und die ein gutes Einvernehmen beeinträchtigenden Tatumstände an, um dann, übergehend zu den vorliegenden Beschwerdepunkten, fortzufahren:

„Aus den einzelnen Fällen, welche Sie in Ihrem Schreiben eingehend erörtern, habe ich zu meiner Freude entnommen, daß Sie noch Dankbarkeit der Menschen erwarten; ich kann Ihnen sagen, daß ich darüber hinaus bin. Den Dank muß man im eigenen Bewußtsein, im Erfolg des angestrebten Zieles finden; die Freude darüber ist eine ungetrübte. — Ähnlich steht es mit den äußeren gegenseitig zu erfüllenden Formen. Ist man zuvorkommend gegen die Menschen, so sind sie es auch, und ich meine, man ehrt sich selbst, wenn man leicht und gern den andern Ehre erweist. Was nun das gegenseitige Grüßen anbetrifft, so existieren Bestimmungen in dieser Beziehung nur für Mannschaften. Für Offiziere wird ein gegenseitiges Grüßen vorausgesetzt. Ich kann es deshalb nicht verstehen, wenn ein höherer Beamter und ein

höherer Offizier gegenseitig auf einen Gruß warten, und bin der Ansicht, daß, wer zuerst höflich grüßt, richtiger handelt als der, welcher absichtlich auf einen Gruß wartet. Ich sehe in einem Gruße nur einen Beweis für gegenseitige Achtung des ganzen Standes. Ich würde mich außerordentlich freuen, wenn Sie meinen vorstehend entwickelten Standpunkt annehmen wollten und damit die unerfreulichen Klagen und Reibereien nun ihrem Ende entgegenführen wollten. Ich bitte Sie inständigst, die Wichtigkeit der eigenen Stellung und die Sorge um dieselbe nicht in den Vordergrund zu stellen, sondern vor allen Dingen anzustreben, daß dienstlicher und privater Verkehr in gleich höflicher Form nach oben und nach unten gehandhabt wird."

Es war dies leider nicht die letzte Mahnung, die nach Kiel und in der Folge auch nach Wilhelmshaven notwendig ward, und als Ergebnis bleibt festzustellen, daß es Stosch nicht möglich war, zwischen Kommando und Verwaltung befriedigende Verhältnisse zu schaffen. Unter diesen Umständen blieb der Nachwuchs aus, und an eine materielle Fortbildung der Bestimmungen und Verwaltungseinrichtungen konnte nicht gedacht werden. In den meisten Beziehungen, so namentlich hinsichtlich des Kassenwesens, behalf man sich mit Armeevorschriften, deren Unzweckmäßigkeit für die Bordverhältnisse man nicht gelten ließ, und obwohl die unzulänglichen Leistungen des Zahlmeisterkorps mannigfache Mißstände nach sich zogen, stand man in dieser Richtung doch den Verhältnissen machtlos gegenüber, und erst Caprivi blieb es vorbehalten, gründlichen Wandel zu schaffen. Man täte sehr unrecht, wenn man annehmen wollte, daß Stosch diese Lage der Dinge gleichgültig mit angesehen hätte, er nahm vielmehr an allen Angelegenheiten des Intendanturpersonals regsten Anteil, deckte die Beamten mit Nachdruck gegen Übergriffe und zog selbst seine Hand von einem Manne nicht ab, der sich durch sein Verhalten auf außerdienstlichem Gebiet den Anspruch auf eine derartige Rücksichtnahme arg verscherzt hatte.

Das Grundübel auf dem hier in Rede stehenden Gebiet beruhte auf dem ungeeigneten Personal des Zahlmeisterkorps, von dem eine Verantwortung gefordert wurde, welcher diese Beamten nach Maßgabe ihrer allgemeinen und geschäftlichen Vorbildung häufig nicht gewachsen waren. Erst 1867 wurden Zahlmeister mit einem bestimmten militärischen Rang und entsprechender Uniform geschaffen, während den sogenannten Verwaltern der Rang der Deckoffiziere verliehen ward, um ihr militärisches Verhältnis an Bord der Schiffe besser zu kennzeichnen. Auf die militärische Seite des Verhältnisses legte Stosch im Interesse der Hebung des Standes ganz besonderen Wert: „Ich gebe mir alle Mühe, die Zahlmeister von der Intendantur frei und zu Soldaten zu machen", bemerkte er gelegentlich und war bemüht, über jeden einzelnen ein eigenes Urteil zu gewinnen. Diesem Gedankengange entsprang es auch, daß die Zahlmeister aus der Wahl ihrer Kameraden hervorgehen sollten, wenngleich von seiten der Verwaltung darauf aufmerksam gemacht wurde, daß dieses Verfahren für einen Beamtenkörper nicht ganz ohne Bedenken sei.

Einen sehr wichtigen Schritt tat man in der Richtung der Hebung des Zahlmeisterkorps durch die Neuaufstellung einer „Instruktion über die Annahme, Ausbildung und Prüfung der Zahlmeisterapplikanten", in der Stoschs persönliche Mitarbeit sehr erheblich ins Gewicht fällt. Den bereits fertigen Entwurf ließ Stosch zurücklegen, bis die Stationsintendanturen ins Leben gerufen sein würden. Sodann

arbeitete er denselben in der Weise um, daß das Schwergewicht der Ausbildung der Anwärter auf die Seebataillone verlegt wurde, von deren fester organisiertem Dienstbetrieb er wohl eine bessere Förderung erwartete, als dies bei dem steten Personenwechsel in den Mannschaftsdepots der übrigen Marineteile möglich erschien. Nur Leute von guter Qualifikation und Führung wollte er zugelassen wissen, die neben guter allgemeiner Bildung solche Fähigkeiten an den Tag gelegt hätten, daß sich von ihnen eine ersprießliche Wahrnehmung des Dienstes voraussetzen ließ. Jede stand- oder kriegsrechtliche Bestrafung der Anwärter sollte ihre Entfernung aus der Laufbahn nach sich ziehen, wiederholte Disziplinarbestrafungen oder schlechte Führung sollten die gleiche Folge haben. Neben guten dienstlichen Eigenschaften sollten die jungen Leute Takt und gute gesellige Formen zeigen; um ihnen diese zu erleichtern, sollten sie getrennt von den übrigen Mannschaften kaserniert und die Stubenältesten aus ihrer Mitte ernannt werden. Auf die Ausbildung sollte die Intendantur einen wesentlichen Einfluß haben, die namentlich in einem ersten Probekommando die Befähigung der Anwärter für die Zahlmeisterlaufbahn festzustellen hatte. Die Zeugnisse der Zahlmeister beim Abschluß der verschiedenen Ausbildungsstadien sollten neben der dienstlichen auch die persönliche Brauchbarkeit für den gewählten Beruf und das gesellschaftliche Verhalten zum Gegenstand der Beurteilung machen, hiervon sollte es ebenso wie von dem Ausfall der Prüfung abhängen, ob die Anwärter zur weiteren Ausbildung und Verwendung zuzulassen wären. Auch bei der endlichen Beförderung zum Zahlmeister sollte der Stationschef noch einmal außer den dienstlichen Leistungen den geselligen Bildungsgrad prüfen, damit nur in jeder Beziehung einwandfreie Leute in der verantwortungsvollen Stellung des Schiffsverwalters Aufnahme fänden.

Der Wunsch des Prinzen Adalbert, in Bezug auf den Nachwuchs noch höhere Anforderungen zu stellen und die Zahlmeisteranwärter mit den Seekadetten gleich zu rangieren, der von ihm bei der Beurteilung des Entwurfes geäußert ward, konnte allerdings nicht berücksichtigt werden, dagegen sollte wenigstens nach Möglichkeit auf Einjährig-Freiwillige zurückgegriffen werden, damit Söhne besserer Stände veranlaßt würden, die Zahlmeisterlaufbahn zu wählen.

Die von allen berufenen Stellen eingehend geprüfte Dienstanweisung erhielt durch Kabinettsordre vom 27. Mai 1873 die Allerhöchste Genehmigung; danach hatte dann freilich Stosch keine Lust, Deuteleien im einzelnen zuzulassen, er bemerkte vielmehr zu einem Antrage der I. Werftdivision: „Der einzelne Fall wird ja der Station Gelegenheit geben, das Richtige zu verfügen. Kapitän . . . . . könnte etwas weniger Zeit auf die Kritik und etwas mehr Zeit auf seine Pflicht verwenden.“ Für wirkliche Verbesserungen war er indessen sehr gern zu haben und verfügte solche namentlich in der Richtung der Einrichtung eines theoretischen Unterrichts der Anwärter, auch sprach er den Lehrern, die sich demselben ohne Gegenleistung unterzogen, seine Anerkennung aus; die Ausarbeitung eines Leitfadens bezeichnete er als eine sehr dankenswerte Preisaufgabe, die leider bis heute noch nicht gelöst worden ist.

Die später und noch zu Stoschs Zeit erforderlichen Änderungen der vorstehend angedeuteten Bestimmungen zu schildern, ist hier nicht der Ort; er sah es gar nicht ungern, daß sich zwischen dem Seebataillon und den seemännischen Marineteilen hier und da Widersprüche herausbildeten; diese vermehrten nur die Sorge,

meinte er, und dadurch werde die Sache gefördert. Erwähnt sei nur noch, daß in die Anfangszeit von Stoschs Wirksamkeit auch die Umbildung des unteren Verwaltungspersonals in der Aufstellung von „Bestimmungen über die Ausbildung der Materialienverwalter“ fällt. Auch an diese Laufbahn, die er in persönlicher Hinsicht den Werftdivisionen, sachlich bezw. für das Landverhältnis den Werften angliederte, ist Stoschs persönliche Anteilnahme durch zahlreiche Zusätze zu den Bestimmungen erkennbar.

So war wenigstens in personeller Hinsicht für den Verwaltungsbetrieb die erforderliche Vorsorge getroffen, die Fortbildung und Umgestaltung des Sachlichen konnte Stosch seinem Nachfolger überlassen. — Die Organisation der Werften und die neue Werftdienstordnung liegen, wenngleich Stosch auch hier bis ins einzelne mitarbeitete und namentlich auf klare Verhältnisse zwischen der Kommando- und der den Werften innewohnenden Verwaltungsinstanz hinwirkte, doch zu sehr auf rein marinetechnischem Gebiet, als daß ihnen ein besonderes Kapitel — wie ursprünglich beabsichtigt — gewidmet werden könnte.

Das Torpedowesen.

In den elf Jahren, während deren Stosch an der Spitze der Marine stand, vollzog sich für die Schlachtflotte endgültig die Umwandlung von der Raatakelage zum modernen Panzerschiff. Jene Seeoffiziere, deren Stolz auf dem schneidigen Segelmanöver und dem etwas tumultuarischen Geschützexerzitium beruhte, verschwanden allmählich, um einer neuen Generation Platz zu machen, und auf zahlreichen anderen Gebieten stürzte das Alte, und neues Leben erblühte aus den Ruinen ehrwürdiger Traditionen.

In den Vordergrund drängte sich namentlich ein neues Element, die unterseeische Angriffswaffe. Unter dem Begriffe des Torpedowesens hatte sich bis dahin alles vereinigt, was dem Zwecke diente, dem Feinde vom Grunde des Meeres her und von ihm ungesehen Verderben zu bringen. Freilich hatte man sich früher auf die unterseeische Abwehr beschränkt, und die Hilfsmittel waren technisch so unvollkommen, daß sie fast dem Verteidiger, der sich ihrer bediente, gefährlicher waren, als dem Angreifer, der sie vermeiden oder beseitigen konnte. Jetzt schien eine neue Waffe eine völlige Umwandlung des Seekriegswesens nach sich ziehen zu sollen, der automobile Torpedo, der, aus erheblicher Entfernung abgefeuert, unter Wasser eine starke Sprengladung an den Rumpf des feindlichen Schiffes heranbringen und dieses so schwer verletzen sollte, daß sein Untergang besiegelt sein mußte. Diese Erfindung Whiteheads nötigte dazu, der Verwertung des neuen Kampfmittels auf technischem und organisatorischem Gebiet die ihm gebührende Aufmerksamkeit zu widmen.

Es kann hier nicht die Absicht sein, der Fortbildung der Seeminen und des Torpedos im einzelnen nachzuforschen, wenngleich diese Entwickelung des Bemerkenswerten genug bietet. Die Sache selbst ist mit der durch die Umstände gebotenen Knappheit in der „Spezialdenkschrift, betreffend die Entwickelung des Torpedowesens der Marine während der Periode der Ausführung des Flottengründungsplanes“ der Anlage II des Rechtfertigungsberichtes über die unter Stosch für die Marine geleistete Arbeit geschildert.

Hier dürfen wir uns, wie überall in diesen Blättern, auf Stoschs persönlichen Anteil sowie darauf beschränken, zu schildern, wie er es verstand, die richtigen Männer an die richtige Stelle zu setzen, und so ein Ergebnis zu erzielen, daß die erste Denkschrift Caprivis mit gerechtem Stolz behaupten konnte, die deutsche Marine besitze in Bezug auf Torpedo- und Minenwesen das Beste, was es in beiden Richtungen zur Zeit gebe.

Das ältere Torpedowesen, die Behandlung der unterseeischen Verteidigung, war dem Ressort des Kriegsministeriums und demjenigen der Marine gemeinsam gewesen, denn wo diese mit ihrem Personal nicht zur Stelle war, hatten die Pioniere das Laden und Auslegen der Minen besorgen müssen. In diesem Sinne war zunächst weiter gearbeitet worden. Hieraus ergaben sich, insbesondere, weil die Armeeoffiziere mit den schwierigen Boden- und Stromverhältnissen der Nordseeküste nicht vertraut waren, mit der Zeit Schwierigkeiten, und es bildeten sich innerhalb der aus Marine- und Ingenieuroffizieren zusammengesetzten Torpedoversuchs- und Prüfungs-Kommission Parteigruppierungen, die der Förderung der Sache hinderlich wurden. Die Zwiespältigkeit ging schließlich so weit, daß sich Stosch dazu veranlaßt sah, dem beteiligten Dezernenten der Admiralität mit dem Randvermerk: „Ich verstehe die Leidenschaftlichkeit der Zurückweisung nicht“, Einhalt zu gebieten. Nicht unerheblich hatte zu diesem Mißverhältnis der Umstand beigetragen, daß auch der Torpedo als Angriffswaffe innerhalb dieser gemischten Kommission behandelt worden war, und daß die Seeoffiziere die gebotene Geheimhaltung seiner Konstruktion auch auf die der Armee angehörigen Mitglieder ausgedehnt hatten. Dieser auf die Dauer unmöglichen Verkettung ward schließlich durch die Kabinettsordre vom 28. Februar 1878 ein Ende gemacht, welche eine reinliche Scheidung verfügte, indem sie die Seeminensperren in den vom Kriegsministerium abhängigen Häfen den Pionieren zuwies, welche auf diesem Gebiet alljährliche Übungen abhalten sollten, während die bisherige Torpedoversuchs- und Prüfungskommission aufgelöst wurde.

Vertreter der Marine war in dieser Kommission während der letzten Jahre der Korvettenkapitän Heusner — der spätere Staatssekretär — gewesen. Dieser Offizier ward nunmehr beauftragt, neben anderen ihm gestellten Aufgaben in Friedrichsort einen Schießplatz für Whitehead-Torpedos anzulegen und in der Verwendung und Behandlung dieser Waffe die disponiblen Offiziere der Station auszubilden. Kapitän Heusner hatte in Fiume in Whiteheads Fabrik die ersten für die Marine bestellten Modelltorpedos abgenommen und dabei offenbar das Seinige zur kriegsmäßigen Fortbildung der Waffe beigetragen. Sobald diese Modelle einigermaßen befriedigten, glaubte Stosch nicht zögern zu dürfen, der Marine einen größeren Posten des neuen Angriffsmittels zu verschaffen. Trotz der Bedenken des Fondsverwalters unterschrieb er ein Bestellschreiben an Whitehead, das diesem die Lieferung von hundert „kleinen Torpedos“ nach dem Muster der gelieferten Modelle auftrug. „Ich habe vollzogen, da die Bestellung politisch gerechtfertigt ist“, bemerkte er dazu am Rande des betreffenden Schriftstücks.

Für Torpedozwecke wurde der Aviso „Zieten“ unter dem Kommando des Kapitänleutnants Tirpitz in Dienst gehalten, dem auch die technische Fortbildung der neuen Waffe zufiel; außerdem sollten die im Herbst in Dienst zu stellenden Schiffe

„Sedan“, „Blücher“ und „Luise“ mit „je einem Torpedokanon“ ausgerüstet werden, und vorher die für diese Schiffe designierten Offiziere an Bord des „Zieten“ ihre Zeit nach Möglichkeit ausnutzen, damit sie von der neuen Waffe Gebrauch zu machen wüßten. An Bord des „Zieten“ herrschte inzwischen eine ausgiebige Tätigkeit, die in Friedrichsort durch das dortige Torpedodepot unterstützt ward. Freilich vermochten die mannigfachen Versuche und Erprobungen mit dem Torpedo und seinem Zubehör sich nicht immer in vollem Einklang mit den Vorschriften über die Materialkontrolle und Rechnungslegung zu halten, doch sorgte Stosch dafür, daß nicht durch bureaukratische Bedenklichkeiten den wichtigen technischen Fortschritten Schwierigkeiten bereitet wurden. Mit größter Aufmerksamkeit verfolgte der Chef der Admiralität, der sich über den Verlauf der Übungen allmonatlich Bericht erstatten ließ, diese Versuche, doch ist nicht undeutlich erkennbar, daß er der ganzen Sache zunächst ein gewisses Mißtrauen entgegenbrachte und bestrebt war, die Anforderungen an Geld und Menschen in entsprechenden Grenzen zu halten. Auch unterließ er nicht, an den Ergebnissen unter Umständen beißende Kritik zu üben, so gelegentlich in einem Randvermerk: „Herr G. ist ja sonst ein junger Gott gewesen. Ich habe ihn stets für etwas Gegenteil davon gehalten“, und ein anderes Mal schrieb er, als Tirpitz, der nach Fiume entsendet war, mit dem Ergebnis der dort angestellten Versuche nicht einverstanden war: „Wozu sollen wir überhaupt Torpedos nehmen, welche nicht zuverlässig sind.“

Mit Whitehead wurde sehr bald ein Erzeugnis deutscher Industrie, der von der Firma Schwartzkopff konstruierte Bronzetorpedo, in Vergleich gezogen. Die Ergebnisse wurden zunächst, was die Genauigkeit und Gleichmäßigkeit des Schusses betraf, als nur mittelmäßig bezeichnet, doch ermahnte Stosch, die Geduld nicht zu verlieren, da ihm der Vergleich keineswegs so ungünstig ausgefallen zu sein schien und er namentlich die Konstruktion der Lancierung doch als die rationellere ansah.

Stoschs Mitarbeiter ließen es sich denn auch unausgesetzte Mühe und Sorgfalt nicht verdrießen, dergestalt, daß sie am Schluß mit Fug behaupten konnten, daß zwar das wertvolle rostbeständige Material eine Zutat Schwartzkopffs, der Torpedo selbst aber geistiges Eigentum der Marine sei. So waren die Versuche im Herbst 1879 so weit vorgeschritten, daß man es für angängig hielt, einige scharfe Torpedos auf ein geeignetes Ziel abzuschießen; als solches ward zunächst ein zum Abbruch bestimmtes Ruderkanonenboot bestimmt und dieses dem Kommando des „Zieten“ zur Verfügung gestellt. Dem Boot wurde, um die Sache anschaulicher zu machen, eine Wand mit entsprechender Verkleidung durch starkes Eisenblech vorgebaut, und dann nach einem blinden Übungsschuß zwei scharfe Torpedos verfeuert. Das Zerstörungsergebnis war ein sehr zufriedenstellendes. Die Versuche dieses Sommers führten zuerst zu dem von Stosch mit vollem Beifall aufgenommenen Vorschlag, besondere Dampfbeiboote für die Fischtorpedoarmierung zu beschaffen, die man zunächst den größeren Schiffen mitgeben wollte. Aus ihnen sind die späteren Torpedoboote hervorgegangen, von denen die ersten, wie „Scharf“, „Sicher“, „Schütze“ und „Vorwärts“ als Ersatz für Dampfkanonenboote II. Klasse noch zu Stoschs Zeit nach den Vorschlägen des späteren Chefkonstrukteurs Dietrich erbaut worden sind.

Im Frühjahr 1880 war die neue Waffe soweit gefördert, daß Stosch es für angängig hielt, ihre Leistungen „seinem Herrn“, wie er den Kronprinzen

Friedrich Wilhelm in seinen Denkwürdigkeiten mit Vorliebe nennt, vorzuführen. Das alte Kasernenschiff „Barbarossa", der ehrwürdige Veteran der deutschen Flotte, sollte einem scharfen Torpedoschuß als Ziel dienen. Als Standort für den Kronprinzen ward die kaiserliche Yacht „Hohenzollern", der heutige „Kaiseradler", in Aussicht genommen. An der Fertigstellung dieses damals zuerst benutzten Fahrzeuges hatte Stosch persönlich höchst lebhaften Anteil genommen. Er hatte selbst die Farbentöne für die Ausschmückung des Innern ausgewählt, hatte für helles Licht in den Festräumen durch die Beseitigung ursprünglich gewählter farbiger Verglasung gesorgt und ließ auch seinen Humor walten, als man ihm von irgend einer Seite die Bootsausrüstung als zu schwerfällig bezeichnete: „Die Prachtequipagen müssen schwer sein und dürfen nicht zu rasch fahren", bemerkte er in gewohnter Weise am Rande des bezüglichen Berichts.

Die Genehmigung zur Verwendung des „Barbarossa" als Scheibe ward unter dem 14. Juli 1880 Allerhöchsten Orts erbeten, sodann ward das Schiff, das hinter Bellevue verankert werden sollte, nach Beseitigung aller wertvollen Gegenstände derart hergerichtet und belastet, daß es auf seinem normalen Tiefgang schwimmend nach dem Schuß auf ebenem Kiel in den Grund sinken mußte. Die Sprengung des Schiffes vollzog sich programmmäßig. Nachdem der Torpedo den „Barbarossa" getroffen, ward eine mit Rauch und Schiffstrümmern untermischte Wassersäule bis zur Höhe von 60 m unter einem verhältnismäßig schwachen Knall aufgeworfen. Unmittelbar darauf begann das Schiff zu sinken, zuerst schnell, dann langsamer. Das Vorschiff setzte sich zuerst auf den Grund, nach 3 Minuten lag das Oberdeck auf der Wasserfläche, wo es zunächst auf dem Holze schwimmend liegen blieb, bis das Wrack am folgenden Tage völlig wegsackte. Durch den Schuß war das alte Schiff, am Oberdeck beginnend, völlig aufgerissen; die durch Taucher wiedergefundenen Reste des Torpedos bezeugten, daß die Schießbaumwolle tadellos zur Detonation gekommen war. Trotz des guten Erfolges zählte der Bericht des Kapitänleutnants Tirpitz doch noch so viele Wünsche und Bedenken auf, daß Stosch darauf vermerkte: „Eine Waffe mit so viel Mißchancen ist noch nicht geeignet, die alleinige Waffe eines Schiffes zu werden." Ihm blieb die Artillerie die wichtigste Waffe, und anläßlich der gleichzeitig stattfindenden Erwägungen über den Bau eines Kanonenbootes bemerkte er: „Ein guter Angriff ist die beste Verteidigung, und kein Torpedo soll mich treffen, wenn ich auf 500 m sicher mit einer festen Kugel fasse. . . . . . Ein gutes Geschütz, um jedes Torpedoboot zurückzuschlagen und um jedem Aviso die Annäherung zu verbieten, macht allein das Boot zu einem Kriegsfahrzeug. Torpedos sind nur ultima ratio regis." — Mit den ersten Torpedobooten kam bekanntlich auch die erste Abwehrwaffe gegen diesen Feind, die Revolverkanone, zur militärischen Verwendung; bezüglich ihrer bemerkte Stosch an gleicher Stelle: „Hotchkiß scheint mir auch mehr Spielzeug als Waffe. Zeigen sie sich als brauchbar, will ich mir ein Htchk. an Bord gefallen lassen. Noch ist das Kanon der König der Waffen und für Menschen und Schiffe der gefährlichste Feind."

Aus gleichem Gesichtspunkt maß er auch der Geschwindigkeit des für die Verteidigung bestimmten Torpedoboots keine entscheidende Bedeutung bei; er wünschte „eine schneidige Waffe und nicht ein flüchtiges Pferd" und bemerkte an anderer Stelle,

daß bei einer fest gegebenen Summe erst die Waffe und dann ihre Hilfsmittel zu berücksichtigen seien.

Mit den Torpedos ward gleichwohl fleißig weiter experimentiert. Der Boden des ehemaligen Avisos „Preußischer Adler" gab Gelegenheit, die Sprengwirkung auch gegenüber einer eisernen Schiffskonstruktion zu erproben und hierbei die verhältnismäßig abweichenden Ergebnisse festzustellen; hiermit war man schließlich aus dem reinen Versuchsstadium herausgekommen, und es handelte sich darum, allmählich auch ein Personal für die Verwendung der Torpedowaffe heranzubilden. Stosch nahm hierzu mit dem Vermerk Stellung: „Die Berechtigung des Vorschlages erkenne ich an; ja ich möchte weitergehen und die Ausbildung analog der artilleristischen organisieren." Immerhin war er weit davon entfernt, dem Torpedo einen breiteren Raum in der Organisation der Marine einzuräumen, denn auf den Antrag, für das Torpedowesen besondere Ressorts auf den Werften einzurichten, bemerkte er zwar sein Einverständnis mit dem ihm vorgetragenen Gedankengange, fügte aber hinzu: „Ich mache darauf aufmerksam, daß Ökonomie im Personal als leitender Gesichtspunkt festzuhalten ist, und daß jede zu große Spezialisierung im Werftbetrieb oder gar die Schaffung eines Torpedo-Werft-Betriebsdirektors vermieden werden muß." An anderer Stelle fügte er sodann hinzu: „Noch kann man wohl keinen Offizier voll damit beschäftigen. Der Torpedooffizier des Stationschefs scheint mir noch Zeit zu haben." Die weitere Entwickelung in dieser Hinsicht gehört denn auch ebenso wie die Ausgestaltung des Torpedodepots in Friedrichsort zu einer Werkstatt erst der Zeit unter Stoschs Nachfolger an.

Nur die Heranziehung des „Blücher" als Torpedo-Versuchsschiff entfällt noch auf die Entwickelungsperiode unter Stosch, und von ihm aus konnte er am 17. September 1881 dem obersten Kriegsherrn, der sich mit einem reichen Gefolge fürstlicher Persönlichkeiten und fremdländischer Offiziere an Bord der „Hohenzollern" eingeschifft hatte, im Anschluß an eine Flottenrevue und Landungsmanöver die Wirkung des Torpedoschusses an einem ausrangierten Schiff, der „Elbe", vorführen. Von dem hier Gesehenen war der Kaiser so befriedigt, daß er gern Veranlassung nahm, der Marine seine lebhafte Anerkennung auszusprechen. Dem Chef, dessen hervorragendes Verdienst um die Fortentwickelung des Ganzen dem Kaiser in entschiedener Weise entgegentrat, verlieh er als Zeichen seines besonderen Dankes und seiner hohen Wertschätzung der geleisteten Dienste den hohen Orden vom Schwarzen Adler.

Noch einer mit dem Torpedowesen zusammenhängenden Episode sei zum Schlusse gedacht. Auch China wünschte die Fortschritte der neuen Waffe für seine Marine nutzbar zu machen, und der Gesandte Li Fong Pao wandte sich zunächst mündlich und dann schriftlich an den Chef der Admiralität mit der Bitte, daß dieser einen deutschen Marineoffizier veranlasse, als Instrukteur nach China hinauszugehen. Als Vergütung wurde ein Jahresgehalt von 6000 Taels in Aussicht gestellt. Nicht ohne Humor bemerkte hierzu Stosch: „Der Chinese kann, wenn 6000 Taels ein gutes Geld ist, wohl bedient werden, aber nur freiwillig . . . ." doch fügte er gleichzeitig hinzu, daß die bedungene Summe irgendwo fest angewiesen werden müsse, „damit der Offizier in Betreff des Geldes mit keiner chinesischen Behörde etwas zu tun habe". Die Wahl fiel auf den Kapitänleutnant Hasenclever, der unter dem Vorbehalt des

Rücktritts in die Marine bereit war, nach China hinauszugehen. Allzulange gefiel es ihm nicht im Genuß des „guten Geldes", sehr bald schon führt ihn die Rangliste wieder im Dienste der heimischen Marine auf, wo er als Torpedodirektor der Werft in Wilhelmshaven seine Kenntnisse in dieser Waffe besser verwerten konnte.

Der Gesetzentwurf.

Wie oben erwähnt (Personalfragen), hielt Stosch ein Organisationsgesetz für die Marine für erforderlich, sobald diese an der Hand seines Gründungsplanes einen fortgeschrittenen Entwicklungsgrad erreicht haben würde. Der Entwurf zu einem solchen Gesetz gelangte nach Stoschs Ableben mit anderen Papieren in den Besitz des Reichs-Marine-Amts und ist wohl einer Betrachtung wert, wenn man auch für die gesetzliche Festlegung des Sollbestandes der Schiffe und ihren Dienstbetrieb andere Bahnen eingeschlagen hat. Der Entwurf trägt kein Datum, fest steht gleichwohl, daß zwischen ihm und den gesetzgeberischen Plänen des Staatssekretärs v. Tirpitz kein Zusammenhang vorhanden ist, denn ehe in dieser Richtung irgend wie schlüssige Vorbereitungen getroffen wurden, war Stosch bereits aus dieser Zeitlichkeit abberufen.

Der erste Abschnitt dieses Gesetzes handelt von der Stärke der Reichsmarine; es heißt darin:

„Die Reichsmarine soll im Fall eines Krieges aufstellen: 1. eine Flotte zur Verteidigung der Ostsee; 2. eine Flotte zur Verteidigung der Nordsee; 3. eine Flotte zur Verteidigung einzelner Küstenpunkte, bestehend aus schwimmenden Batterien, Kanonen- und Torpedobooten; 4. solche Werften, welche zu einer sicheren und vollständigen Reparatur sowie Ausrüstung und Verproviantierung der Kriegsschiffe notwendig sind; 5. die Ersatzabteilungen, um die Mannschaften der Schiffe komplett zu halten; 6. die zur Besetzung und Verteidigung der beiden Kriegshäfen notwendigen Landtruppen. Außerdem muß die Reichsmarine zu allen Zeiten diejenigen Kriegsschiffe aufstellen, welche zur Deckung und Unterstützung unseres Handels in auswärtigen Gewässern notwendig sind."

Über die für vorstehende Zwecke erforderlichen Friedensstärken sollte der Kaiser Bestimmungen treffen. Als Anhalt für die alljährliche Forderung der Mittel durch den Etat stellte Stosch den nachstehenden Materialbedarf auf, der weiterhin durch die gesetzliche Fixierung des Begriffs der Flotten und Flottillen noch näher erläutert ward: „1. Die Schlachtschiffe und Avisos für die Verteidigungsflotten; 2. die zur Hafenverteidigung notwendigen schwimmenden Batterien, Kanonenboote und Torpedoboote, bei welchen der Hinweis auf die Hilfsmittel der »Privatmarine« erkennen läßt, daß der Verfasser des Gesetzentwurfes unter diesem Begriffe auch noch die Bedürfnisse des Minenwesens mit umfaßte. Ferner verlangte Stosch die Schiffe für den Auslandsdienst, Artillerie-, Kadetten-, Matrosen- und Maschinisten-Schulschiffe und endlich die für den Dienst in den Häfen und heimischen Gewässern notwendigen Schiffe und Fahrzeuge. Für die Schiffe sollte die Armierung sowie soviel an Inventar und Material vorhanden sein, daß im Fall eines Krieges keine Verzögerungen zu befürchten wären. Zwei Drittel aller „etatsmäßigen Kriegsschiffe" sollten „zu aller Zeit zur kriegerischen Aktion fertig und bereit in erster Reserve sein".

In eingehendster Weise trifft sodann der Entwurf Bestimmungen über die

Organisation, die Leistungsfähigkeit und den Bereitschaftsgrad der Werften; bezüglich des Schiffsbaues heißt es darin, daß diesen „die Reichswerften nur soweit betreiben (sollten), als dies zur Erhaltung eines so regen intellektuellen und materiellen Betriebes notwendig ist, daß die im Fall eines Krieges notwendigen großen Reparaturen rasch und gut erledigt werden können, und insoweit, als die Privatindustrie den laufenden Forderungen der Marine nicht nachzukommen imstande ist". Dieser Richtungslinie entsprechend ordnet der Entwurf im weiteren das nötige über das Personal, die Ausstattung und die Leistungsfähigkeit der Werften an, wobei auch Munition und Waffen der Verwaltung der Werften zugewiesen werden.

Das Personal der Marine leitet Stosch aus dem Bedarf der Schiffe ab; zunächst stellt er den Begriff der Flotte fest, indem er 8 oder mehr Schiffe erster Klasse oder 12 und mehr Schiffe zweiter Klasse oder 16 und mehr Schiffe dritter Klasse einem Flottenkommandanten mit dem Range eines Divisionskommandeurs unterordnet. Diese Flotten teilte er ein in Flottenbrigaden, von denen eine Flotte je zwei umfassen sollte. Die Zusammenfassung von zwei Flotten nannte Stosch eine Armada, kleinere Verbände in der Stärke einer Brigade und darunter, welche zu einem selbständigen militärischen Zwecke vereinigt wurden, bezeichnete er als Geschwader; die für Nebenzwecke beigeordneten kleineren Schiffe zählten bei der Berechnung der Stärken nicht mit. In den Flottillen sollten nur Schiffe vierter Klasse vorhanden sein; ihr Befehlshaber sollte je nach der Zahl der ihm unterstellten Fahrzeuge den Rang eines Regiments- oder Bataillonskommandeurs haben. Auch über den Rang der Kommandanten und ersten Offiziere für die verschiedenen Schiffsklassen ward in dem Entwurf Bestimmung getroffen, ferner über die Stärke der Stäbe bei den einzelnen Verbänden, wobei „vom Geschwader aufwärts" auch ein der Intendantur entnommener Verwaltungschef dem Stabe zugeordnet werden sollte, sowie je nach dem Range des Geschwaderchefs „ein Maschineninspekteur im Range eines Majors oder Kapitänleutnants".

In ähnlicher Weise ward über die Organisation am Lande und den Rang der verschiedenen Befehlshaberstellungen Bestimmung getroffen, wobei sich nach Klarlegung des Verhältnisses der Dienstgrade in Armee und Marine zueinander die Anordnung findet, daß kein Offizier im Frieden avancieren dürfe ohne zweijährige Fahrzeit in seinem bisher innegehabten Dienstgrade.

In einem zweiten Abschnitt (Organisation der Marine), der aber vielleicht auch einen zweiten Entwurf darstellen soll, findet sich sodann folgender Satz: „Die Reichsmarine hat die Aufgabe, im Fall eines Krieges die feindlichen Flotten von den heimischen Gewässern der Ost- und Nordsee fernzuhalten, im Frieden aber den deutschen Handel in allen Meeren zu decken und zu unterstützen. Die Reichsmarine besteht deshalb: aus einer Kriegsflotte 1. zur unmittelbaren Verteidigung der Küsten und 2. zur Kriegführung in Nord- und Ostsee; aus einer Friedensflotte zur Befahrung der Meere und Besetzung der Stationen; zur Erziehung und Unterrichtung des Personals; zur Erforschung und resp. Vermessung der vom deutschen Handel besonders befahrenen Meere. Die Kriegsflotte sollte stets zur Hälfte kriegsbereit sein, für sie sollte die Ausrüstung und Besatzung auch im Frieden stets vorhanden sein. Die übrigen Schiffe sollten ihre Stämme aus dem Friedensbestand entnehmen können, während Waffen und Bekleidung auch für die Augmentationsmannschaften vorhanden sein sollten; vier-

zehn Tage nach der erfolgten Mobilmachungsordre sollten auch die in zweiter und dritter Reserve befindlichen Schiffe segelfertig sein und demgemäß ihre Ausrüstung im Frieden vorbereitet werden."

Über die Besatzung der Schiffe und die Zusammensetzung der Formationen im Mobilmachungsfall sollte der Kaiser Bestimmung treffen, von dessen Verfügung auch der Neubau der Schiffe bezw. ihre Anforderung im Etat abhängen sollte. Ebenso blieb dem Kaiser die Anordnung des jährlichen Indiensthaltungsplanes nach Maßgabe der im Etat verfügbaren Mittel überlassen; der Umfang der Stationen am Land und ihr Zubehör an Marineteilen und Verwaltungsstellen ward durch den Gesetzentwurf geregelt. Ein Eingangsparagraph dieses Abschnittes besagte: „Die Reichsmarine bildet einen Teil der bewaffneten Macht des Reichs, und unterliegen alle Mitglieder in dieser Beziehung gleichen Pflichten wie die Personen der Armee, auch genießen sie beide gleiche allgemeine Rechte."

Wie bereits bemerkt, ist es nicht ganz klar ersichtlich, ob man in den vorliegenden Gruppierungen des Stoffes zwei verschiedene Bearbeitungen des Gegenstandes vor sich hat, oder ob die erste Hälfte das Materielle, die zweite das Organisatorische behandeln will; jedenfalls ist das Ganze nur eine jener „flüchtigen Niederschriften", wie wir solchen beispielsweise bei der „Instruktion für den Geschwaderchef" begegnet sind, welche als Unterlage für die spezielle Durcharbeitung in der Admiralität dienen sollten. Aus der Art der Behandlung der Torpedoboote ist wohl zu entnehmen, daß der Entwurf aus den ersten Jahren der Tätigkeit Stoschs in der Admiralität herstammt. Bemerkenswert ist an der Sache nur, daß Stosch überhaupt eine gesetzliche Regelung des Gegenstandes unter Beiseitelassung technischer Fragen für möglich hielt, und daß auch er bereits die Schlachtflotte in zwei Brigaden von je vier Schiffen erster Klasse einteilte. Auf diesen Brigaden von je vier Schiffen beruhen auch die Geschwader des Flottengesetzes, das sich nur durch die Hinzufügung des Flaggschiffes zu einem Doppelgeschwader — der Armada Stoschs — von diesem Entwurf unterscheidet. Auch die Schiffe zweiter und dritter Klasse ohne Heraushebung technischer Merkmale erinnern an die großen und kleinen Kreuzer unseres Gesetzes, während bezüglich der Indiensthaltung der aktiven Schlachtflotte Vergleichsmomente in den Bereitschaftsbestimmungen von Stoschs Entwurf vorhanden sind.

Die Details für die Werften, die Organisation der Stäbe und den Rang der verschiedenen Schiffskommandanten hat man in der Folgezeit mit Recht der Regelung im Verordnungswege zugewiesen, dergestalt, daß unser Gesetz — abgesehen von der im Reichstage hinzugefügten Kostenfrage — nur die organisatorischen Grundzüge, das Gerippe des Ganzen der mit Gesetzeskraft ausgestatteten Feststellung unterworfen hat. Für die vorliegende Schilderung genügt es, auf das Vorhandensein des Entwurfes hinzuweisen, der den Beweis erbringt, daß bereits Stosch es für notwendig und möglich hielt, den Bestand der Flotte von den Zufälligkeiten wechselnder Majoritäten loszulösen, und daß er wenigstens den Versuch gemacht hat, für eine solche gesetzliche Feststellung die Form zu finden. Wären „Denkwürdigkeiten und Tagebuchblätter" auch für die Zeit in der Admiralität vorhanden, so würde sich vielleicht noch ermitteln lassen, in welchem Zeitpunkt Stosch seinen Entwurf zu Papier brachte, und aus welchen Gründen er von seiner weiteren Verfolgung Abstand nahm.

Überseeische Politik.

Die Schiffe, die für den auswärtigen Dienst zur Verfügung standen, hatten zu Stoschs Zeiten nicht Rast noch Ruhe; ein interessantes Kapitel aber in der Geschichte unserer Marine wird es immer bilden, wie dem verantwortlichen Leiter der auswärtigen Politik noch lange nicht genug Seefahrt getrieben wurde, und wie der Chef der Marineverwaltung, dessen Eigenart ein Zagen und Zögern durchaus nicht entsprach, doch immer wieder hemmen mußte, um das Wünschen und Wollen des Reichskanzlers mit den geringfügigen Machtmitteln der Flotte in Einklang zu bringen.

Bekannt in ihrem äußeren Verlauf ist die Geschichte des Aufenthaltes der Kanonenboote „Nautilus" und „Albatroß" an der Nordküste Spaniens im Herbst 1874, welche unter dem Kommando des Korvettenkapitäns Zembsch dorthin entsendet wurden, um angesichts der Ermordung des ehemaligen Hauptmanns und Zeitungsberichterstatters Schmidt durch karlistische Banden die bedrohten deutschen Interessen in Schutz zu nehmen. Das Auswärtige Amt hatte gewünscht, daß die deutsche Flagge gegenüber einem so schweren Frevel in möglichst imponierender Weise an der spanischen Küste vertreten werde, und machte es dem Chef der Admiralität zum Vorwurf, daß er nicht das auf der Übungsreise befindliche Panzergeschwader in England festgehalten, damit es von dort aus, sobald der Allerhöchsten Orts zu erbittende Befehl ihm zugegangen, die Ausreise nach Spanien antrete. Es lehnte jede Verantwortung für die hierdurch veranlaßte Verzögerung der beabsichtigten Demonstration ab und stellte in Aussicht, daß es seinerseits an die Allerhöchste Stelle berichten werde. Stosch war nicht willens, sich die Verfügung über die Schiffe aus der Hand nehmen zu lassen, und erstattete eigenhändig einen Bericht an seinen obersten Kriegsherrn, der interessant genug ist, um ihn hier in vollem Umfange wiederzugeben. Der Bericht lautet:

„Eurer Kaiserlichen und Königlichen Majestät beehre ich mich in Angelegenheit der Sendung des Übungsgeschwaders nach den nordspanischen Küsten alleruntertänigst zu berichten, wie ich glaube, ehrfurchtsvoll aussprechen zu müssen, daß die Admiralität einen militärischen Fehler begangen und sich eine große Pflichtverletzung hätte zu schulden kommen lassen, wenn sie Euer Majestät den Befehl zur Vollziehung unterbreitet haben würde, der dem Antrag des Auswärtigen Amts entsprach."

„Als einen militärischen Fehler glaube ich die Entsendung des Übungsgeschwaders zum Schutz der einzelnen Deutschen, welche im Bereiche der karlistischen Waffen leben, bezeichnen zu müssen, weil eine militärische Kraft verwendet worden wäre, welche zur Erfüllung dieser Aufgabe ganz außer Verhältnis stände, denn man hätte den größten Teil Eurer Majestät maritimen Streitkräfte (von nur drei Schlachtschiffen deren zwei) dorthin entsendet; trotzdem würde diese maritime Kraft der gestellten Aufgabe nicht genügen können, weil die betreffenden Küsten für diese Panzerschiffe als so unnahbar zu bezeichnen sind, daß die Schiffe sich nicht einmal in den Gesichtskreis jener Küsten begeben dürfen. Solche Machtentwickelung würde also nur das Gegenteil von einem Einfluß auf die Bevölkerung der Küste ausüben können. Abgesehen hiervon bilden aber Besatzung und Schiffe des Übungsgeschwaders die für eine militärische Aufgabe momentan ungeeignetsten Teile Eurer Majestät Marine. Die Besatzung besteht zum größten Teile aus Rekruten, welche noch nicht ausgebildet sind und noch nicht gelernt haben, die Ge-

schütze im Feuer zu bedienen. Die Schiffe sind nicht zu kriegerischen Leistungen ausgerüstet und zum Teil eben nur zu der vorsichtigen Übungsfahrt, nicht aber in jedem Falle zu verwenden."

„Als eine eventuelle Pflichtverletzung für die Admiralität habe ich das Aussprechen des Einverständnisses mit dem Antrag des Auswärtigen Amts bezeichnet, weil die Entsendung des Übungsgeschwaders die Entwickelung und die Ausbildung der Marine auf lange Zeit wesentlich stören könnte, indem nicht nur die Ausbildung eines Jahrgangs Mannschaften unterbrochen würde, sondern auch die Offiziere aus einer Tätigkeit am Lande entfernt würden, von welcher, man kann sagen, das Leben der Marine abhängt. Die Offiziere sind eben nur zu der Sommerübung aus Landstellen abkommandiert, welche einerseits das Leben der Marineteile und Werften bestimmen, andererseits aber sind sie Lehrer und bilden einen Cötus der Marineakademie; ihr Fernbleiben würde also dies eben erst entstandene Institut in seiner Existenz bedrohen. Aber abgesehen von dieser Schädigung, welche durch eine Gefahr des Vaterlandes in den Hintergrund geschoben werden würde, dürfte die bezeichnete Pflichtverletzung darin liegen, daß das Geschwader selbst in den nordspanischen Gewässern großer Gefahr ausgesetzt ist, ohne etwas wirken zu können."

„Die großen Panzerschiffe sind nämlich in ihrer Bewegung auf die Dampfkraft angewiesen und also von großen Kohlenvorräten in ihrer Nähe abhängig. An der nordspanischen Küste können diese nicht gesucht werden, an der französischen dürfen sie es wohl nicht. Das Biscayische Meer gehört wohl zu den stürmischsten der Erde, und wenn die Panzerschiffe dort nur eine Havarie erleiden, welche eine weitere Fahrt unmöglich macht, bietet allein die französische Küste die notwendigsten Hilfsmittel."

„Wenn nun die Admiralität in Erfüllung ihrer Pflicht die Entsendung des Geschwaders nicht als richtig bezeichnen konnte, so hat dieselbe dies nicht in rein negativer Weise getan, sondern sie ist mit dem Wunsche an das Auswärtige Amt herangetreten, nicht den Marineteil zu bezeichnen, welcher zu verwenden, sondern die Aufgabe, welche zu lösen sei. Die Admiralität wolle hierzu die notwendigen Kräfte Eurer Majestät alleruntertänigst empfehlen. Hierauf ist nicht eingegangen worden. Besteht die Aufgabe in Blockade der karlistischen kleinen Hafenplätze, in der Aufhebung karlistischer Offiziere oder kleiner Truppenteile oder Behörden, in der Wegnahme karlistischer Schiffe ꝛc., so genügen zwei größere Fahrzeuge wie Eurer Majestät Kanonenboote »Nautilus« und »Albatroß« mit einer ausgesuchten Besatzung. Diese beiden Fahrzeuge sind bereitgestellt, in kürzester Zeit in See zu gehen; es bedarf nur des Allerhöchsten Befehls. — Aber auch für größere Aufgaben, wie die oben angedeuteten, lassen sich die maritimen Streitkräfte an der spanischen Küste aufstellen, ohne die Kriegsbereitschaft Eurer Majestät Marine zu schädigen, wenn die laufend von derselben zu lösenden politischen Aufgaben in entfernten Gewässern abgewogen und für den vorliegenden Zweck die größeren Kräfte disponibel gemacht werden."

„Dem Herrn Reichskanzler habe ich geglaubt, Abschrift dieses ehrerbietigen Immediatberichts zufertigen zu müssen." —

In Berücksichtigung des damaligen Entwickelungsgrades der Marine wird man Stosch in seinen vorstehenden Darlegungen ohne weiteres beipflichten müssen, und sie gehören nicht zu jener Gruppe von „Zerwürfnissen mit dem Reichskanzler",

mit denen leider die Presse noch immer hausieren geht, und die sich, genau betrachtet, fast alle lediglich als verschiedene Auffassungen von zwei in ihrer Art gleichwertigen Männern darstellen, von denen jeder an seinem Platze nur das Beste im Allerhöchsten Dienst und für das Vaterland zu erreichen wünschte.

Auch das Auswärtige Amt konnte sich dem Gewicht von Stoschs Gründen nicht verschließen, wenngleich es das Zugeständnis entsprechend verklausulierte und ihm namentlich die Verantwortung zuschob, wenn von der Expedition, infolge ihrer Verzögerung, jetzt mehr erwartet würde, als sie zu erreichen imstande sei.

Bemerkenswert ist die Instruktion, die Stosch, wiederum eigenhändig, dem Korvettenkapitän Zembsch mitgab, der ihm aus der Admiralität bereits wohlbekannt war. Als erste Sorge empfahl Stosch ihm an, sich von Santander aus, wo er stationieren sollte, Kenntnis zu verschaffen von dem Umfang der in Nordspanien vertretenen deutschen Interessen, ferner möge er sich über die Verhältnisse der kriegführenden Parteien zu unterrichten suchen, über die Hauptkraft der Karlisten an und in der Nähe der Küsten und über die von ihren Schiffen befahrenen Straßen über See. Ständiges Einvernehmen mit dem diplomatischen Vertreter in Madrid ward ihm — wohl in Rückerinnerung an den „Vigilante"-Fall — dringend anempfohlen, dabei aber bemerkt: „Haben Sie diese Kenntnisse erlangt, dann bestimmen Sie Ihr Handeln. Ob Sie mit »Albatroß« vereint bleiben wollen, ob nicht, das ist Ihre Sache; Ihnen liegt die Pflicht ob, die gestellte Aufgabe zu lösen." Und dann weiter: „Da aber, wo der Augenblick und der Sinn Ihrer Instruktion Ihre selbständige Handlung fordert, müssen Sie auch voll eintreten." Der Segelordre gab Stosch das Schreiben des Auswärtigen Amts bei, in welchem dieses ausführte, wie hier alles auf den Takt und die Einsicht des Kommandanten ankomme, indem nicht ein Kriegszug oder Intervention beabsichtigt sei, sondern nur der Beweis geführt werden solle, daß Deutschlands Flagge zur Stelle sei, wo deutschen Reichsangehörigen Unbill zugefügt worden.

Das wichtigste äußere Ereignis während der Expedition der beiden Kanonenboote bilden die bei Guetaria gewechselten Schüsse mit den auf den Bergen oberhalb dieser Stadt postierten Karlistenbanden. Wenn dieses kleine Gefecht auch militärisch belanglos und Kapitän Zembsch weit davon entfernt war, ihm eine größere Bedeutung beizumessen, so rief es doch, namentlich in Spanien, ein ungeheueres Aufsehen hervor.

Abgesehen hiervon, ergab sich bald, daß es sich bei der Ermordung des Hauptmanns Schmidt um einen einzelnen Fall von Fanatismus gehandelt hatte, während die ohnehin nicht sehr belangreichen deutschen Interessen in dem mit mehr Lärm als Nachdruck geführten Bürgerkriege keinen wesentlichen Gefahren ausgesetzt waren. Inzwischen kam der Herbst heran, und mit ihm die stürmische Jahreszeit, von der die Schiffe an der unwirtlichen Felsenküste viel zu leiden hatten. Dazu kam, daß die Stationierung der beiden Kanonenboote in unmittelbarer Nähe der französischen Küste allerlei Kombinationen und Vermutungen nach sich zog, die Stosch zu der Randbemerkung an einem Bericht des „Nautilus" veranlaßten: „Was der Konsul sieht, braucht Zembsch nicht zu sehen. Er soll Kanonenboote kommandieren, nicht spionieren." Sehr gern hätte der Chef der Admiralität es deshalb gesehen, wenn den Schiffen ein weniger ungünstig gelegener Stationshafen als Santander zugewiesen worden wäre, zumal es wünschenswert erscheinen konnte, daß die beiden Fahrzeuge nach dem La Plata

entsendet wurden, wo er ihre Anwesenheit für nötiger hielt. Er schlug infolgedessen dem Auswärtigen Amt den Hafen von Ferrol vor, wo eine Rekognoszierungsfahrt nicht „notwendig Nebenbetrachtungen herbeiführen“ würde, während bei der Belassung der Schiffe in Santander „ihre Verwendbarkeit selbst für die nächsten Zwecke“ verschwände. Das Auswärtige Amt war nicht ohne Bedenken gegen diesen vier Längengrade westlich von Santander belegenen Platz, zumal Kapitän Zembsch selbst Einwendungen gegen Santander nicht erhoben hatte; nach dem La Plata werde man die beiden Kanonenboote schon deshalb nicht entsenden können, weil dadurch der Eindruck erweckt werden würde, als verfüge Deutschland über keine anderen maritimen Streitkräfte als diese beiden viel besprochenen Fahrzeuge. Der Reichskanzler habe bei dieser Gelegenheit wiederholt sich dahin geäußert, daß die Kaiserliche Flotte augenscheinlich noch nicht hinreichend mit leichten, für den politischen und Sicherheitsdienst rasch verwendbaren Fahrzeugen versehen sei.

Stosch kam diese letzte Bemerkung nicht unerwünscht, denn unverzüglich erwiderte er: „Ich bin weit entfernt, dies in Zweifel zu ziehen, und möchte noch hinzufügen, daß in diesem Verhältnis der Bestand von Offizieren und Mannschaften noch viel mehr zurücksteht. Als Belag dazu führe ich an, daß zwei Schiffe der betreffenden Schiffsklasse, „Luise“ und „Viktoria“, vollständig fertig und bereit sind, auszusegeln daß aber weder die Offiziere noch die Leute nach Zahl und Güte vorhanden sind, um sie zu besetzen, wenn nicht alle notwendigen Friedensorganisationen aufgelöst werden sollen. — Die deutsche Marine ist erst im Entstehen und ist anderseits nach denselben Grundsätzen gebildet wie die Armee und mithin auf großen Friedensdienst hingewiesen. In letzterer Beziehung erlaube ich mir die Bemerkung, daß bei einer Dienstverpflichtung von drei Jahren fast ein Drittel aller zur Einstellung kommenden Matrosen nur ein Jahr nach dem Gesetz zu dienen braucht, daß die Einjährigen also nach vollendeter Ausbildung nicht nur keine Verwendung zu auswärtigen Expeditionen finden können, sondern auch ein übergroßes Personal zur Ausbildung bedürfen. Der Matrose muß im Schiffsdienst, am Geschütz, mit dem Gewehr und im Torpedogebrauch einexerziert werden, und dies alles im ersten Jahr, damit er hinaus kann und die kaiserliche Macht im Ausland repräsentieren. Welche Ansprüche an die Offiziere unter diesen Umständen in der Kaiserlichen Marine gemacht werden müssen, ist leicht zu übersehen, und doch ist der Prozentsatz der im Ausland stehend verwendeten Offiziere in keinem Staate so groß wie bei der deutschen Marine.“

„Von allen größeren Staaten, einschließlich Österreich, hat dabei Deutschland das kleinste Ordinarium im Etat der Marine. Deutschland aber hat nächst England die meisten Untertanen im Auslande leben, hat die drittgrößte Handelsflotte der Welt und steht mithin in der Reihe der Anforderungen, welche an die Marine für den politischen Sicherheitsdienst gemacht werden können, in dritter Reihe, im Etat aber nimmt es die siebente Stelle ein. Soll unter diesen Umständen die kaiserliche Marine den hohen Anforderungen, welche das Auswärtige Amt an dieselbe stellen muß, genügen, und das zu tun, ist sie voll bestrebt, so kann sie es nur tun mit der allergrößten Ökonomie der Kräfte. Die Admiralität muß unausgesetzt bemüht sein, die Schiffe, welche einmal bemannt sind, auch voll auszunutzen, und die Admiralität muß immer sehen, daß ein Schiff, sowie es die einmal gestellte Aufgabe gelöst hat, auch wieder frei

wird zu neuer Verwendung. Dieses Streben allein hat mich veranlaßt, in den verschiedenen Fällen stets neu die Frage aufzuwerfen, ob dies oder jenes Schiff nicht freigegeben werden kann."

„Im vorliegenden Fall war es nun meine wohl unberechtigte Ansicht, daß »Nautilus« und »Albatroß« nicht mehr so dringend notwendig in Santander seien, und daß sie mindestens in Ferrol stationieren könnten, von wo zu jeder Zeit und auch bei jedem Wetter es möglich ist, sie auch nach anderen Orten zu dirigieren."

„Die Absicht dieses Schreibens war also, diesseits anzuerkennen, daß die deutsche Kriegsmarine in jeder Beziehung noch zu klein ist, aber auch anzudeuten, daß wenn dieselbe unter diesen Umständen in ihrem unausgesetzten Bestreben zu dem Ziele kommen soll, die zu stellenden Aufgaben der Politik unter allen Umständen sofort zu lösen, dies nur möglich ist, wenn sie in der Ökonomie der Kräfte bei dem Auswärtigen Amt eine geneigte Unterstützung findet." —

Auch dieses Schreiben durfte aus dem Gesichtspunkt in ganzem Umfange wiedergegeben werden, wie voll Stosch von der Größe der ihm übertragenen Aufgabe durchdrungen war, wie nachdrücklich er aber andrerseits sich bemühte, zu verhüten, daß der unzulänglichen Kraft der Flotte, zum Nachteil ihrer Entwickelung, zu Großes zugemutet ward.

Die Kanonenboote waren, da Zembschs Berichte das Verlangen Stoschs unterstützten, bereits von der spanischen Küste abberufen worden, als die Strandung der Rostocker Brigg „Gustav" in der Bai von Zarauz und ihre Beraubung durch karlistische Banden Veranlassung gab, sie an den klippenreichen Strand der Biscaya zurückzusenden.

Der Abgang von Spanien hatte durch die Rettung der Mannschaft der vor dem Hafen von Santander gestrandeten italienischen Bark „La Pace" von seiten der Kanonenboote einen fast dramatischen Schluß gefunden, und Stosch bewies hier, wie auch sonst oft, daß er Verdienste anzuerkennen und zu belohnen wußte. Er schrieb an Kapitän Zembsch: „Es gereicht mir zur besonderen Genugtuung, Euer Hochwohlgeboren bei dem Verlassen Ihrer Station in den nordspanischen Gewässern aussprechen zu können, daß Ihre persönliche Tätigkeit sowohl als auch das ganze Verhalten der Schiffe, der Offiziere und Mannschaften der deutschen Marine Ehre gemacht hat. Ich werde Seiner Majestät dem Kaiser noch besonders darüber Vortrag halten, will aber gleich meinerseits Ihnen für diese gute Vertretung unserer Flagge den herzlichsten und wärmsten Dank sagen und bitte Sie, dies Ihren Untergebenen mitzuteilen."

„In Betreff des schönen Abschlusses, welchen Sie Ihrem Aufenthalt durch die aufopfernde Tätigkeit bei Rettung der Mannschaften des gescheiterten Schiffes gegeben haben, behalte ich mir noch besondere Mitteilung vor."

Aus dem liebenswürdigen Buche: „Ein deutscher Seeoffizier", das die Witwe des Korvettenkapitäns Hirschberg aus dessen nachgelassenen Papieren zusammengestellt hat, wissen wir, welche Freude Stoschs warmherzige Anerkennung und die ihr nachfolgenden Auszeichnungen an Bord der Kanonenboote hervorriefen; zu bedauern ist, daß in unserer Marineliteratur so wenige derartige Zeugnisse von dem inneren Leben der Flotte vorhanden sind.

Von der Strandung des „Gustav“ hatte Kapitän Zembsch, so nahe er dem Schauplatz des Unglücks weilte, keinerlei Kenntnis erhalten, und das Auswärtige Amt stellte einigermaßen erstaunt die Frage, wie dies möglich gewesen, zumal die deutsche Presse einstimmig und entschieden ihr Bedauern ausspräche, daß die Schiffe nicht sofort Genugtuung für die dem „Gustav“ zugefügte Unbill gefordert hätten. Die Antwort ergab sich verhältnismäßig einfach daraus, daß Strandungen und karlistische Gewalttätigkeiten leider an der an Häfen armen Küste nichts Seltenes waren, und daß den Kanonenbooten, die selbst durch die winterliche Jahreszeit an ihren Ankerplätzen festgehalten wurden, beim Mangel entsprechender Verbindungen füglich von den Ereignissen in ihrer Nachbarschaft keine Nachricht zugekommen war.

Diese winterliche Jahreszeit verbot auch, den Wünschen des Reichskanzlers entsprechend, noch weitere Kanonenboote von geringerer Seefähigkeit als „Nautilus“ an die spanische Küste zu entsenden. Dafür ward, um der verlangten Demonstration den erforderlichen Nachdruck zu geben und nötigenfalls mit bewaffneter Hand eingreifen zu können, die unter Korvettenkapitän v. der Goltz in Westindien kreuzende Glattdeckskorvette „Augusta“ nach Spanien beordert. Auch jetzt ließ Stosch es sich angelegen sein, die Direktiven für die Schiffe in seinen Händen zu behalten, zumal der Reichskanzler die Herbeiführung einer Genugtuung der diplomatischen Verhandlung vorbehalten und nur in der Lage sein wollte, etwaigem Widerstand die Berufung auf die maritimen Streitkräfte entgegenzusetzen. Der Reichskanzler dürfte dabei an weitergehende Eventualitäten gedacht haben, denn wenngleich Stoschs Hinweis auf die „Ökonomie der Kräfte“ mit der Mahnung beantwortet wurde, die Übungen mit den Panzerschiffen einzuschränken, ließ er doch jetzt die Armierung eines Panzergeschwaders und selbst Landungen unter dem Schutz der Schiffsgeschütze nicht außerhalb des Bereiches seiner Erwägungen.

Das Wolffsche Telegraphenbureau ließ inzwischen den „Nautilus“ bei Zarauz Heldentaten verrichten; in Wirklichkeit gelang es dem tatkräftigen Eingreifen des Kapitäns Zembsch, den Forderungen des Führers der gestrandeten Brigg Genugtuung zu verschaffen und dafür zu sorgen, daß er trotz der verübten Plünderungen keinen materiellen Schaden erlitt. Infolgedessen konnten, da auch die spanische Regierung sich der Sache annahm, „Augusta“ und „Albatroß“ in Ferrol zurückbehalten werden, bis auch ein diplomatischer Ausgleich durch Salutaustausch zwischen den deutschen Schiffen und dem Fort von Guetaria zugestanden wurde. Zembschs geschicktes Auftreten veranlaßte den Reichskanzler, diesem Offizier seine besondere Befriedigung darüber auszusprechen, daß ihm jetzt wie vorher sein Takt den richtigen Weg in dieser Angelegenheit vorgezeichnet habe, ja im weiteren Verlauf der Verhandlungen ließ er ihm sogar mitteilen, „daß ihm nicht oft eine so gute und ihrem Zweck entsprechende Berichterstattung vorgelegen habe, indem der Kommandant des »Nautilus« nicht bloß sorgsam beobachte, sondern auch aus seinem einsichtigen Urteil sofort die richtigen praktischen Schlußfolgerungen vorlege“.

Dem ältesten Offizier, dem Kommandanten der „Augusta“, trieb Zembsch etwas zu viel Politik; diesen selbst veranlaßte die Anerkennung des Reichskanzlers, späterhin aus dem Marinedienst in die diplomatische Laufbahn überzutreten; nicht zu seinem Vorteil vielleicht, denn in der aufstrebenden Marine würde ein so gewandter

Offizier, für den auch Stosch viel übrig hatte, wohl höher auf der Stufenleiter menschlicher Ehrungen emporgestiegen sein.

Nach dem Salutaustausch bei Guetaria wurden auf des Reichskanzlers Wunsch die Schiffe bis auf eines abberufen. Dies eine war der „Nautilus", dem, um sein Verbleiben in den spanischen Gewässern nach außen hin zu rechtfertigen, einige nautische Aufgaben an der marokkanischen Küste übertragen wurden. „In letzterer Hinsicht", so schrieb Stosch, „bemerke ich, daß für die iberische Küste hier keine besonderen Aufgaben vorliegen, aber natürlich gestellt werden können, wenn eine Entfernung nach den Marokko-Küsten oder aber eine Berührung derselben nicht gewünscht werden sollte." Gleichzeitig bat er, daß die für weitere Eventualitäten in Wilhelmshaven bereitgehaltenen Schiffe in Reserve gestellt würden und damit dieses „Menschen und Geld absorbierende Verhältnis" sein Ende gewinne.

Der mit sehr großem Formalismus vereinbarte Salutaustausch fand am 28. April 1875 statt; damit war diese bei den unsicheren inneren Verhältnissen Spaniens immerhin höchst schwierige Angelegenheit zu gutem Ende geführt. „Nautilus", dessen Kommando im November auf Korvettenkapitän Sattig überging, wurde noch bis zum März des folgenden Jahres an der biskayischen Küste zurückbehalten, dann erst kehrte er zu kurzer Rast nach Kiel zurück.

Inzwischen bereiteten sich im östlichen Mittelmeer Ereignisse vor, die erneute schwere Anforderungen an die schwachen Kräfte der Marine stellen sollten. Eine erste Andeutung in dieser Beziehung findet sich in der Ordre an den Korvettenkapitän Zirzow, der mit der „Medusa" als Schiffsjungenschulschiff in den südamerikanischen Gewässern kreuzte. Das Schiff erhielt Befehl, nach Lissabon zu gehen, und in einem geheimen Schreiben vom 22. Januar 1876 teilte Stosch dem Kommandanten, in der Hauptsache eigenhändig, mit, daß er als äußeren Grund seiner Abberufung die mehrfachen Desertionen von „Jungens" in Amerika angegeben habe, während es sich in Wahrheit darum handele, ein deutsches Kriegsschiff in der Nähe des Mittelländischen Meeres zur Verfügung zu haben, da die politische Lage im Orient dies wünschenswert mache. Kreuzfahrten eines Schulschiffs würden das wenigste Aufsehen erregen, inzwischen möge Zirzow alles daran setzen, Schiff und Mannschaft auch für ernste Eventualitäten vorzubereiten.

Am 6. Mai trat die befürchtete Katastrophe ein, indem in Saloniki bei einem von der mohammedanischen Bevölkerung hervorgerufenen Tumult die Konsuln von Deutschland und Frankreich erschlagen wurden. Frankreichs Botschafter in Konstantinopel erbat alsbald die Entsendung einer Flotte von Toulon nach der Levante; auf deutscher Seite war zunächst nur die „Medusa" verfügbar, da das Verbleiben des am Goldenen Horn stationierten Kanonenbootes „Meteor" zum Schutz der deutschen Kolonie in der türkischen Hauptstadt für unerläßlich erachtet wurde. „Medusa" kreuzte inzwischen bei Messina und erhielt Befehl, unverzüglich nach Saloniki abzugehen, um dort den deutschen Vertreter in der schweren Aufgabe zu unterstützen, für die geschehene Unbill Sühne zu fordern und bei der feierlichen Beisetzung der unglücklichen Opfer die deutsche Flagge würdig zu vertreten. Noch dauerte dort die Erregtheit der Gemüter fort, und wiederum mußte von dem Kommandanten eine höchste diplomatische Vorsicht erfordert werden, um Mißhelligkeiten mit der Bevölkerung und den türkischen

Behörden zu vermeiden. Zirzow war vielleicht kein so gewandter Diplomat wie Kapitän Zembsch, doch gelang es auch ihm, sich die Anerkennung des Reichskanzlers für sein korrektes Verhalten zu erringen, während Stosch bezüglich des „Nautilus“, der für Ostasien in Dienst gestellt und im Mittelmeer zurückgehalten worden war, am Rande vermerkte: „»Nautilus« muß aus diesem politischen Wasser heraus, er bringt uns noch alles in Bewegung.“ — Andererseits erhielt auch der Kommandant dieses Kanonenbootes, Korvettenkapitän Valois, ehe er nach seinem weiteren Bestimmungsort abging, die verdiente Anerkennung für seine eingehende Berichterstattung und den Fleiß und die Umsicht, mit der er verstanden hatte, militärisch wertvolle Nachrichten zu sammeln.

Inzwischen beeilten die Mächte sich, ihre Schiffe nach dem Orient zu entsenden, da der Mord in Saloniki sich nicht nur als Einzelvorfall, sondern als ein Symptom einer weithin reichenden Gärung herausstellte, und schon bei seinem Eintreffen fand Kapitän Zirzow außer türkischen Kriegsfahrzeugen englische, französische und italienische Panzerschiffe, sowie Vertreter Rußlands, Österreichs und Griechenlands vor. Auch Deutschland wollte unter diesen Umständen nicht zurückbleiben, und wiederum kam, abgesehen von noch einem weiteren Kanonenboot, das für die Sommermonate in Dienst gestellte Panzerübungsgeschwader in Frage, dessen Besatzungen zum Herbst für die Auslandsschiffe gebraucht wurden.

Stosch war sehr gern bereit, dem Geschwader auch eine größere Aufgabe zu stellen, doch unterließ er nicht, wie bei den spanischen Schwierigkeiten, auf die Rekruten seiner Besatzung aufmerksam zu machen, welche die militärische Verwendung der großen Schiffe beeinträchtigten.

Von seiten des Reichskanzlers ward diese Bemerkung nicht eben freudig aufgenommen, da die Schiffe nur bei vollkommener Gefechtsbereitschaft den sie möglicherweise erwartenden Aufgaben gegenübertreten könnten; wenn in dieser Hinsicht Bedenken beständen, müßte auf außerordentliche Maßnahmen durch Heranziehung von Reserven Bedacht genommen werden. Stosch pflegte in solchen Fällen selbst zur Feder zu greifen. Nachdem in dem Entwurf eines Antwortschreibens betont worden, daß der Geschwaderchef bis zu seiner Ankunft im Ägäischen Meer Zeit finden werde, die Schiffe auf alle Eventualitäten vorzubereiten, fuhr er fort, wie die Einziehung von Reserven „nicht nur einen großen Aufenthalt in der Absendung des Geschwaders herbeiführen, sondern auch für die Schlagfertigkeit desselben kaum von Wert sein würde. — Die Reserven der Marine sind in jetziger Zeit in ihrem besseren Teile auf See und nur langsam einzuziehen, die der Landbevölkerung angehörigen aber gewähren keine sichere Kraft und würden ebenfalls noch einer Ausbildung bedürfen. Die jetzige Mannschaft wird, wie schon gesagt, ihre Pflicht tun, meine Sorge beschäftigt sich nur mit der Deckung eines künftigen Bedarfs für nachzufordernde Leute oder Schiffe. In dieser Beziehung behalte ich mir noch Anträge an den Herrn Reichskanzler vor, sobald ich noch einige Daten über das noch vorhandene Material gesammelt habe.“

Dem Reichskanzler genügte es, daß Stosch hiermit die Verantwortlichkeit für die Panzerschiffe auf sich nahm, und es ist bekannt, wie daraufhin die Entsendung der Panzerfregatten „Kaiser“, „Deutschland“, „Friedrich Carl“ und „Kronprinz“ mit dem Aviso „Pommerania“ unter dem Befehl des Kontreadmirals Batsch Allerhöchsten Orts befohlen wurde. Batschs Oberbefehl wurden auch — unbeschadet ihrer aus den

politischen Aufgaben folgenden getrennten Verwendung — die „Medusa" sowie „Nautilus", „Meteor" und der unter Kapitänleutnant v. Pawelsz in Dienst gestellte „Comet" untergeordnet.

Die stattliche Flottenmacht genügte im Verein mit den Schiffen der übrigen Nationen, um beruhigend auf die erregten Geister des Mohammedanismus einzuwirken, und alsbald drängte Stosch, ihm die Panzerschiffe zurückzugeben; er bedürfe ihrer Besatzungen für die auswärtigen Stationen, auch sehe der Etat keine Mittel vor, um das Geschwader länger als bis zum Herbst in Dienst zu halten. Das Auswärtige Amt konnte sich dem Gewicht dieser Gründe zwar nicht verschließen, doch stellte es das Verlangen, daß wenigstens „Friedrich Carl" und „Kronprinz" mit dem Aviso und den Kanonenbooten bis auf weiteres im Mittelmeer zurückblieben; den Oberbefehl über diese Schiffe übernahm Kapitän zur See Przewisinski, während Batsch mit den beiden anderen Panzern nach der Heimat zurückkehren durfte.

Auch Przewisinski hatte noch genug zu tun, da der Aufruhr bald hier bald dort wieder aufflackerte, und der Kaiser selbst wünschte, daß dem Kommodore für extreme Fälle ausreichende Vollmachten unabhängig von Berichten und Informationen von seiten des Gesandten gegeben werden möchten. Stosch meinte, die Entscheidung darüber, inwieweit es wünschenswert oder zulässig sein möchte, dem Kommodore alle Freiheit zu geben, dem Auswärtigen Amt überlassen zu müssen; zu Instruktionen sei die Sachlage nicht geeignet, da der einzelne Fall doch immer anders aussehe; nur wenn man ihn ermächtigen oder verpflichten wollte, mehr zu tun, als ihm die Menschlichkeit diktiere und er jetzt schon zugesagt habe, würde er eine besondere Anweisung für angebracht erachten.

Es ergab sich kein Anlaß für Kapitän Przewisinski, weitergehende Vollmachten zu erbitten, dagegen mußte er im November darauf aufmerksam machen, daß es notwendig sein werde, mit den Schiffen einen geschützten Winterhafen aufzusuchen, zumal dieselben möglichst bald ins Dock gehen müßten. Stosch benutzte diese Gelegenheit, um das Auswärtige Amt darauf hinzuweisen, wie ein Docken in den türkischen Gewässern nicht möglich, das nächste erreichbare Dock vielmehr erst in Triest zu finden sei; gleichzeitig betonte er von neuem die großen Indiensthaltungskosten der Panzerschiffe, deren gegenwärtige Aufgaben auch von kleineren Fahrzeugen wahrgenommen werden könnten, und griff mit Freuden den Gedanken des Reichskanzlers auf, ob nicht unter diesen Umständen eine Zurückberufung der Schiffe nach Wilhelmshaven vorzuziehen sei. Die Frage eines Ersatzes für die Panzer bedingte freilich noch ein längeres Hin und Her, und erst im Dezember konnte Stosch die Allerhöchste Ordre erbitten, daß zunächst der „Kronprinz" und sodann nach Stellung eines Ersatzes durch die „Gazelle" auch „Friedrich Carl" nach Wilhelmshaven zurückkehren durften.

Im Sommer 1876 wurden auch am andern Ende der Welt, in den ostasiatischen Gewässern, erhebliche Anforderungen an die deutsche Flagge gestellt. Die chinesische Besatzung des in Flensburg beheimateten Schoners „Anna" hatte dort teils aus Rache, teils aus Raubgier den deutschen Kapitän und den Steuermann dieses Schiffes erschlagen und dann das Fahrzeug in einer versteckten Bucht der Plünderung durch die von allen Seiten herbeieilenden Fischer und sonstigen Strandbewohner preisgegeben. Die Aufregung an der chinesischen Küste war sehr groß, weil auf den

meisten Schiffen allenfalls Kapitän und Steuermann der weißen Rasse angehörten, während die übrige Mannschaft aus chinesischen Matrosen zu bestehen pflegte. Oft genug befand sich unter diesen zweifelhaftes Volk, das allzu gern bereit war, mit dem seeräuberischen Gesindel gemeinsame Sache zu machen, das in den schmalen Flußmündungen und hinter Klippen und Inselchen sein Wesen trieb.

Von den chinesischen Ortsbehörden war Unterstützung kaum zu erlangen, um so energischer ließ es sich Kapitänleutnant v. Reiche mit dem kleinen Kanonenboot „Cyclop" angelegen sein, den Spuren der Räuber nachzuforschen. Das Fahrzeug drang bis in die innersten Schlupfwinkel, während gleichzeitig am Lande Unterleutnant du Bois den Ortsmandarinen auf den Hacken saß, und so gelang es wenigstens, bestimmte Kunde von dem verlorenen Schiff und einige Reste seiner Ladung zu erlangen, während ein Teil des Raubgesindels zur Bestrafung gezogen ward. Gern sprach Stosch dem wackeren Schiffchen seine Anerkennung dafür aus, daß es seiner Erwartung in Bezug auf eine kräftige Bekämpfung der Seeräuberei vollständig entsprochen habe. Leider mußte er indessen dem Wunsch des Kommandanten der gleichfalls in China weilenden „Ariadne", den räuberischen Fischern durch Niederbrennung einiger Ansiedelungen einen energischen Denkzettel zu geben, die Genehmigung versagen.

Der Gesandte in Peking konnte ein solches Vorgehen von deutscher Seite nicht anempfehlen, da die chinesische Regierung daraus den Vorwand entnehmen würde, ihrerseits die Genugtuung für den geschehenen Frevel in die Länge zu ziehen, und da außerdem die europäischen Vertragsmächte in Fällen dieser Art gemeinsame Sache zu machen hätten, deren Regelung durch einseitiges Einschreiten nicht vorgegriffen werden dürfte. Unter diesen Umständen konnte leider Stoschs Wunsch: „daß die chinesischen Piraten in kurzer Zeit die deutsche Kriegsflagge fürchten lernten", nicht zur Erfüllung gebracht werden. Doch erkannte er natürlich ohne weiteres an, daß ein getrenntes Vorgehen der Diplomatie und der Kriegsschiffe unter so schwierigen Verhältnissen nicht zum Ziele führen konnte.

Das nächste Ergebnis des „Anna"-Falles war unter diesen Umständen nur die Bearbeitung einer Instruktion für die Kommandanten, in der Stosch auf der einen Seite verlangte, daß diese im Fall der Seeräuberei auf offenem Meer freie Hand behielten, während er andererseits vermieden sehen wollte, daß die Kriegsschiffe beim Verfolgen von Piraten in den Territorialgewässern nur als eine Art von Verstärkung der chinesischen Polizeiorgane auftraten. Da auch hierbei auf die übrigen Mächte Rücksicht zu nehmen war, konnte diese Instruktion nur als vorläufige in Kraft gesetzt werden, und es scheint, daß Stosch froh war, diese Angelegenheit aus der Welt zu schaffen, indem er auch die letzten ihm vom Auswärtigen Amt vorgeschlagenen Korrekturen acceptierte.

Man ließ es jedoch bei der Instruktion nicht bewenden, es ward vielmehr eine erhebliche Vermehrung der in Ostasien anwesenden maritimen Streitkräfte ins Auge gefaßt, welche einerseits die deutschen Ansprüche, insbesondere in dem „Anna"-Fall, wahrnehmen, zum anderen aber der chinesischen Regierung einen Rückhalt gewähren sollten, die auch ihrerseits ein lebhaftes Interesse daran hatte, des Seeräuberunwesens Herr zu werden. Hierbei ergaben sich gewisse Schwierigkeiten, denn einmal handelte es sich darum, daß unsere Schiffe mit denjenigen Englands zusammenwirken sollten,

und zum anderen konnte die Leitung des Ganzen der diplomatischen Vertretung nicht wohl aus der Hand genommen werden, die Kommandanten der Schiffe waren also von den hieraus sich ergebenden Rücksichten in hohem Maße abhängig.

Stosch machte zunächst den bis zum Eintreffen der Verstärkungen ältesten Offizier, Korvettenkapitän Knorr, von der „Hertha“ darauf aufmerksam, daß er beim gemeinschaftlichen Auftreten mit englischen Schiffen zwar auf eine gute Waffenbrüderschaft halten, andererseits aber, falls er im einzelnen Fall der Älteste sein sollte, die leitende Stimme beanspruchen und diese Autorität mit Geschick handhaben sollte. Das Auswärtige Amt wies er darauf hin, daß aus der Abhängigkeit von seinen Vertretern in China doch nicht ein Aufgeben der Selbständigkeit von seiten des Schiffskommandanten folgen könnte. „Ich kann“, so schreibt er, „auch hier nur die lebhafte Bitte aussprechen, diese Forderung (einer entsprechenden Fassung der Segelordre) aufzugeben. . . . Den Oberbefehlshaber der maritimen Streitkräfte in Cina zu einem willenlosen Werkzeuge des Herrn Vertreters in Peking zu machen, kann von Wohldemselben nicht beabsichtigt sein, dies würde aber der Fall sein, wenn ich ihm die zu erteilenden Instruktionen in dem vorgeschlagenen Sinne erweitern würde. Der Kommandant der kaiserlichen Streitkräfte muß sich stets bewußt bleiben, daß ihm die Verantwortung, Offizier Seiner Majestät des Kaisers zu sein, niemand abnehmen kann. Die Lust, Verantwortung zu übernehmen, welche als die erste militärische Tugend angesehen werden muß, darf durch diesseitige Instruktionen nicht getötet werden.“

Zu einer eigentlichen militärischen Aktion des Geschwaders kam es nicht, dagegen verfehlte die größere Zahl der Schiffe, die an bedrohten Punkten überall schnell zur Stelle sein konnten, ihren Eindruck nicht, und vor allem erkannten die Vertreter des Auswärtigen Amtes dankbar an, wie die chinesischen Beamten nunmehr in ostensibler Weise bestrebt waren, ihren Pflichten gegenüber fremden Handelsschiffen in Seenot gerecht zu werden.

Ein gewisses Interesse bietet es für den Marineangehörigen, daß sich an die Vereinigung dieses Geschwaders die erste Ablösung von Schiffsbesatzungen unter Belassung der Schiffe auf der Station knüpfte. Wohl nicht mit Unrecht erblickte Stosch die Ursache der öfteren Desertionen gerade unter den ältesten und befahrensten Mannschaftsklassen in der Unsicherheit dieser Leute, wann sie wieder in die Heimat zurückbefördert werden und ihrem seemännischen Beruf wieder nachgehen könnten. Der Gedanke, die Leute draußen zu entlassen, und Ersatz aus hier eingeschifften, noch dienstpflichtigen deutschen Seeleuten zu gewinnen, erwies sich als unausführbar; es wurde deshalb im November 1876 mit der „Deutschen Dampfschiffs-Reederei“ zu Hamburg ein Transportvertrag bezüglich der Ablösung der Besatzung des „Cyclop“ geschlossen, der in der Folge so vielen ähnlichen Verträgen zum Muster dienen sollte.

Das Frühjahr 1877 rief das Panzergeschwader von neuem nach dem Mittelmeer, wo durch den russisch-türkischen Krieg Leben und Eigentum aller in der Levante lebenden Deutschen ernstlich gefährdet erschienen. Nach dem ursprünglichen Plan hatte nur „Kronprinz“ zu dem Schauplatz seines vorjährigen Wirkens zurückkehren sollen, dieses Schiff hatte aber auf der Heimreise dicht vor der Jade einen sehr schweren Sturm durchgemacht und nicht unerhebliche Havarien erlitten, und eine genauere Untersuchung ließ erkennen, daß es größerer Reparaturen bedürftig war. Das neue Ge-

schwader ward aus den Schiffen „Kaiser", „Deutschland", „Friedrich Carl" und „Preußen" sowie dem Aviso „Falke" zusammengesetzt, außerdem sollte als Ersatz für den „Meteor" und zur gleichzeitigen Verstärkung der außerdem im Mittelmeer stationierten Schiffe die Glattdeckskorvette „Victoria" dorthin abgehen. Den Oberbefehl über das Geschwader übernahm wiederum der Kontreadmiral Batsch mit der Weisung, die Fahrt der Schiffe in der Hauptsache als Übungsfahrt zu behandeln, außerdem aber die Flagge an allen Punkten zu zeigen, wo dies im Interesse der auswärtigen Vertretung wünschenswert sein würde; für das Zusammenwirken mit Schiffen anderer Nationen ward „bestes Einvernehmen" dringlich empfohlen. Stoschs persönlicher Anteil an der diesjährigen Reise ist nur in einem Zusatz zu der Segelordre des Geschwaderchefs erkennbar, wonach diese ihm die Pflicht auferlegte, auch den Untertanen der befreundeten europäischen Mächte tunlichst Hilfe und Schutz zu gewähren. Er erweiterte diese auf Ansuchen der österreich-ungarischen Regierung dahin, daß er auch deren Untertanen unter seine besondere Obhut nehmen sollte. Das Geschwader ankerte im Verlauf des Sommers vor Jaffa, von wo aus Admiral Batsch Jerusalem besuchte, ferner vor Haifa, Beirut, Rhodos und Syra. Außerdem erforderte die steigende Aufregung in den türkischen Provinzen einen Besuch der macedonischen und epirischen Küste, wenngleich Batsch über die dadurch bedingte Störung des militärischen Dienstes im Geschwader nicht sonderlich erfreut und seinerseits von der Notwendigkeit nicht ganz überzeugt war. Endlich, nachdem die Schiffe auch noch im Piräus ihre Flagge gezeigt hatten, erfolgte die Heimberufung; zur weiteren Wahrnehmung der deutschen Interessen wurden die eben erst von langer Reise heimgekehrte „Hertha" und der für die Südsee bestimmte „Albatroß" nach dem Mittelmeer dirigiert.

Auf der Heimreise hatte das Geschwader eine Begegnung, an die ein Bild im Offizierkasino in Kiel erinnert, aus der aber Fama anscheinend mehr gemacht hat als der Geschwaderchef. Am 12. Oktober morgens, nachdem Gibraltar passiert war, begegnete dem Geschwader eine größere Dampffregatte, ohne ihre Flagge zu heißen, wie es von Seiten der deutschen Schiffe geschehen war. Admiral Batsch ließ deshalb den „Kaiser" gefechtsbereit auf das fremde Schiff abhalten, worauf dieses, nachdem der „Kaiser" sich auf Schußweite genähert hatte, die französische Nationalflagge zeigte und die deutsche Flagge mit dreizehn Schuß salutierte. Der Name der fremden Fregatte war der schlechten Beleuchtung wegen nicht auszumachen, Stosch begnügte sich deshalb damit, dem Auswärtigen Amt von dem Vorfall Kenntnis zu geben, über dessen etwaige Konsequenzen die Akten nichts ergeben.*) Um dieselbe Zeit wurden unsere Schiffe in Ostasien durch Gerüchte über kriegerische Verwickelungen zwischen Frankreich und Deutschland in Spannung erhalten; unter diesem Gesichtswinkel und bei dem allgemeinen schwierigen Barometerstand der Politik im Jahre 1877 verdient das kurz entschlossene Vorgehen des Geschwaderchefs jedenfalls volle Anerkennung.

Interessantere Dinge brachte das Jahr 1878 in der Expedition gegen Nicaragua. Den äußeren Anlaß bot, wie bekannt, eine Forderung des deutschen

*) In meinem Buche „Geschichte der deutschen Marine" verlege ich diesen Vorfall irrtümlicherweise auf die Ausreise des Geschwaders im Jahre 1876. Ich kannte den Vorgang, konnte ihn aber in dem umfangreichen Aktenmaterial nicht finden. Die mündlichen Erkundigungen, die ich einzog, haben den Fehler veranlaßt.

Konsuls in Managua an die Regierung dieses Negerstaates, die von seiten des Schuldners unter Androhung von Gewaltmaßregeln gegen den drängenden Gläubiger bestritten worden war. Diplomatische Schritte führten zu keinem befriedigenden Ergebnis, man war also zu der Erwägung gedrängt, die erforderliche Genugtuung zwangsweise durchzusetzen. In erster Linie kam es darauf an, von dem eventuellen Kriegsschauplatz eine klare Vorstellung zu gewinnen, außerdem kam in Betracht, welcher Machtmittel es bedürfen würde, um des zu erwartenden Widerstandes Herr zu werden.

Stosch weilte, als der „Operationsplan gegen Nicaragua" zuerst zur Sprache kam, auf Urlaub in Östrich; seine erste Sorge war die Bereitstellung von Schiff und Mannschaft, für welch letztere nur die aus dem Mittelmeer zurückkehrende Besatzung des Panzergeschwaders zur Verfügung stand. Zwei Schiffe, die „Leipzig" und „Ariadne", konnten zur Indienststellung hergerichtet werden, darüber hinaus mußte auf die „Medusa", die als Schiffsjungenschulschiff für die westindische Station designiert war, zurückgegriffen werden. Außerdem war noch die Heranziehung der „Elisabeth" aus Ostasien zu ermöglichen, die dort unter Kapitän zur See v. Wickede mit einem Jahrgang Seekadetten zugleich als Schulschiff und für den politischen Dienst Verwendung fand. Stosch nahm sich der Sache mit unverkennbarer Befriedigung an, und überall erblicken wir in den Akten seine Handschrift in eigenhändigen Aufzeichnungen, Randbemerkungen und Zusätzen zu den ihm vorgelegten Entwürfen.

Besondere Freude gewährte ihm wohl der Bericht des Kommandanten der „Medusa", des Korvettenkapitäns Hollmann, der in der für das Schulschiff in Aussicht gestellten kriegerischen Aktion einen neuen Sporn erblickte, mit seiner jugendlichen Besatzung den Platz eines Kriegsschiffes voll auszufüllen. Für Hollmann hatte er denn auch einen besonderen Befehl, der durch die von Stosch erteilte Instruktion wohl zu dem Eigenartigsten gehört, worüber der Chronist der mit seinem Namen gekennzeichneten Entwickelungsperiode der Marine überhaupt zu berichten hat. Stosch wünschte, daß ein geeigneter Offizier in Nicaragua selbst Ermittelungen über die militärischen Rüstungen dieses Landes anstellen und darüber an den in Aussicht genommenen Geschwaderchef Kapitän zur See v. Wickede berichten sollte, ein Offizier, der „nicht nur klug, sondern auch ein Mann mit großer Menschenkenntnis und mit militärischem Urteil zur Sache ausgestattet sein" müßte. Für diesen Offizier ließ Stosch eine eingehende Instruktion ausarbeiten, die er im Hinblick auf das von ihm einzuleitende Kundschafterwesen mit den nachstehenden Sätzen eigenhändig ergänzte:

„Bei der Neuheit der dem Offizier gestellten Aufgabe will ich noch auf folgendes aufmerksam machen:

a) Jeder Kundschafter trägt seine Haut zu Markte, um Geld zu verdienen. Er setzt sein Leben ein und schätzt dies natürlich hoch. — Eine gute Nachricht, welche in ihren Details schon den Stempel der Wahrheit trägt, muß deshalb gut bezahlt werden. Voraus sind nur die zur Reise nötigen Mittel zu gewähren. In welchen Verhältnissen zu bezahlen, wo karg, wo reichlich, ist sehr abzuwägen und mit dem Konsul zu überlegen. — Sichere und gute Nachrichten sind unbezahlbar; die geringste Bezahlung für eine schlechte oder gar falsche Nachricht ist eine unverantwortliche Verschwendung.

b) Man bedarf mindestens zweier Kundschafter, die nichts voneinander wissen, um die Nachrichten kontrollieren zu können.

c) Die an Kundschafter gestellten Fragen dürfen nicht die eigenen Absichten verraten." —

Zum Verständnis dieser eigentümlichen Instruktion sei angeführt, daß man in den Häfen von Nicaragua auf beiden Ufern der Meerenge eine Verteidigung durch Minensperren für wahrscheinlich hielt, da noch zahlreiche, aus der Zeit des amerikanischen Bürgerkrieges übrig gebliebene Abenteurer in jenen Gegenden ihr Wesen trieben, die von damals her mit dem Gebrauch dieser Waffe wohl vertraut waren. Für gutes Geld hätte Nicaragua das erforderliche Material in amerikanischen und englischen Fabriken leicht beschaffen können, die auf diese Weise zugleich Gelegenheit gehabt hätten, diese noch im Versuchsstadium befindlichen Verteidigungsmittel einer Erprobung im Ernstfalle zu unterziehen. Unter jenen moralisch minderwertigen Abenteurern hoffte man auch die erforderlichen Kundschafter zu finden.

Kapitän Hollmann konnte einen geeigneten Mann zur Verfügung stellen in der Person des Unterleutnants Harms, dem er eine über sein Lebensalter hinaus gereifte Urteilskraft und Umsicht nachrühmte. Leutnant Harms unterzog sich der ihm gestellten Aufgabe mit großem Geschick, seine Ermittelungen waren für den weiteren Verlauf der Aktion von erheblichem Wert.

Die Vorbereitungen wurden unterdessen mit großem Eifer betrieben; außer „Medusa" ward noch die „Freya" unter Korvettenkapitän v. Nostitz auf der Ostseite herangezogen, und sehr befriedigt konnte Stosch dem Feldmarschall v. Moltke über das bisher Geleistete Bericht erstatten, der auf Allerhöchsten Befehl an einem gemeinsamen Vortrag des Auswärtigen Amts und der Admiralität über die der Expedition zu gebenden Ziele teilnehmen sollte. Das erstere wünschte einen „regelmäßigen Kriegszustand" mit den daraus zu ziehenden völkerrechtlichen Konsequenzen, während Stosch dem selbständigen Handeln der Kommandanten nicht vorgreifen und die Angelegenheit mit der Bestrafung der Schuldigen abgetan wissen wollte. Wegen der etwaigen Unzulänglichkeit der maritimen Machtmittel hegte er keine Bedenken, insbesondere wollte er auch die Schiffsjungen der „Medusa" nicht zurückhalten, da sie hier vorzügliche Gelegenheit hätten, zu zeigen, was ein tüchtiger Matrose leisten könne, „wenn er Mut und Verstand miteinander verbindet".

An Bord des Geschwaders dürfte schmerzlich bedauert worden sein, daß sich die Regierung von Nicaragua angesichts des ihr durch Korvettenkapitän Stubenrauch und Leutnant z. S. Landferman überbrachten Ultimatums zur Leistung der geforderten Genugtuung bereit erklärte und sie danach auch ohne Vorbehalt zur Ausführung brachte. Nur die Matrosen der „Elisabeth" hatten in Panama Gelegenheit, bei einem dort ausgebrochenen riesigen Brande, während die Behörden der Stadt als müßige Zuschauer dabei standen, die bedrohten Straßen gegen das wütende Element zu schützen. Ihnen ward die Freude zu teil, daß der oberste Kriegsherr dem Schiffe seine besondere Anerkennung für das brave Verhalten der Leute zum Ausdruck bringen ließ. — Auch auf der anderen Seite hatte es übrigens nicht an Männern gefehlt, die über den Sieg der Diplomaten wenig erfreut waren und lieber zuvor mit unseren Seeleuten die Klinge gekreuzt hätten. Stosch selbst war sehr erfreut darüber, daß

das bloße Erscheinen des Geschwaders genügt hatte, die lange hingeschleppte Angelegenheit ins Reine zu bringen, und insbesondere auch darüber, daß die Offiziere sowie die Beamten des Auswärtigen Amts in einmütigem Zusammenarbeiten zur Erreichung dieses, für das deutsche Ansehen bedeutsamen Erfolges jeder an seinem Teile beigetragen hatten.

Nach Erledigung ihrer Aufgaben gingen die Schiffe auseinander, teils heimwärts, teils zu ihrem neuen Bestimmungsort. Mit der Reise der „Ariadne" nach der Südsee verknüpfen sich die Anfänge deutscher Kolonialpolitik, doch tritt Stosch's Einfluß hierauf — wenigstens in den zugehörigen Akten der Admiralität — nicht in die Erscheinung.

Auch das Jahr 1879 stellte höhere Anforderungen als der gewöhnliche Friedensbetrieb, und noch einmal sah sich Stosch im Verlauf der Dinge genötigt, dem Auswärtigen Amt den Nachweis zu erbringen, daß die wenigen Kreuzer der jungen Flotte noch nicht genügten, um allen Anforderungen gerecht zu werden, die sich aus der Ausbreitung der deutschen Seeinteressen ergaben. Im Jahre 1879 spielte sich in Zentralamerika eine der häufigen Revolutionen ab, welche in den dortigen Republiken keine gesunde Entwickelung von Handel und Wandel aufkommen lassen, und fast gleichzeitig entflammte zwischen den Republiken Chile, Bolivien und Peru ein Bürgerkrieg von blutiger Erbitterung, in dem auch die dort ansässigen deutschen Untertanen ernstlich gefährdet wurden. Mit der Vertretung der deutschen Flagge in den Gewässern Westindiens war zu jener Zeit die Panzerkorvette „Hansa" unter Korvettenkapitän Heusner betraut; er erhielt, als die Feindseligkeiten in Puerto Cabello und Caracas anfingen, für Leben und Eigentum der Fremden bedrohlich zu werden, den Befehl, mit seinem Schiffe dorthin abzugehen, und hatte, zumal auch das Schulschiff „Nymphe" unter Korvettenkapitän Sattig gleichzeitig jene Gewässer berührte, Gelegenheit, dem deutschen Geschäftsträger nützliche Dienste zu erweisen. Inzwischen gestalteten sich die Verhältnisse auf der anderen Seite des südamerikanischen Kontinents immer schwieriger, und Heusner wurde unter dem 3. Mai 1879 telegraphisch beordert, unverzüglich um das Kap Horn nach Valparaiso abzugehen. Hier war inzwischen eine sehr unerwünschte Schwierigkeit dadurch entstanden, daß der der Hamburger „Kosmos-Linie" gehörige Dampfer „Luxor", an dessen Bord ohne Wissen des Kapitäns Kriegskontrebande verschifft worden, in Callao von den peruanischen Behörden mit Beschlag belegt worden war. Die hierdurch sehr erregte öffentliche Meinung forderte scharfe Maßnahmen, und unter ihrem Druck hatten die Gerichte den „Luxor" in allen Instanzen für gute Prise und dem Staate verfallen erklärt. Nach Maßgabe der hier nicht zu erörternden Einzelheiten des Falles war dieses Urteil keineswegs einwandfrei, es wird vielmehr in gleichzeitigen deutschen Publikationen als „eine dreiste Verletzung des Völkerrechts" bezeichnet; da aber Kapitän Heusner durch seine Segelordre zu strikter Neutralität verpflichtet und auch der Vertreter des Auswärtigen Amts bei seinem Eintreffen mit Instruktionen noch nicht versehen war, hielt er es für richtig, den Vorfall zunächst zu ignorieren und seine Entwickelung abzuwarten.

Da der Krieg inzwischen am Lande und auch zur See nachhaltig geführt und hierdurch namentlich auch die Hafenstädte und der Seeverkehr ernstlich in Mitleidenschaft gezogen wurden, beschloß Stosch, zur Verstärkung der deutschen Flagge

auch noch die eben erst aus Ostasien heimgekehrte Korvette „Freya“ sowie das Kanonenboot „Hyäne“ nach Valparaiso zu entsenden. In Callao hatte unterdessen der deutsche Konsul den peruanischen Behörden zu verstehen gegeben, daß man in Berlin die Auffassung der Prisengerichte nicht teile, und nach einigem Zögern hatte „der oberste Chef von Peru“, mit Rücksicht darauf, „daß die deutsche Kolonie in Peru durch ihre Rechtschaffenheit und ihren Fleiß besondere Rücksicht verdient“, die Rückgabe des „Luxor“ angeordnet.

Nach Kapitän Heusners äußerst anspruchslos gehaltenen Berichten darf angenommen werden, daß gerade sein korrektes, jede Einmischung durchaus vermeidendes Verhalten diesen Erfolg herbeigeführt hat; er erreichte es auch in der Folgezeit, daß die Deutschen und ihr Hab und Gut von den Gewalttätigkeiten der kriegführenden Parteien verschont blieben, während der Vertreter des Auswärtigen Amts anscheinend ein schärferes Hervorkehren der in den deutschen Schiffen vereinten Machtmittel nicht ungern gesehen hätte. Der Krieg an der westamerikanischen Küste, über dessen Verlauf Heusner einige militärisch sehr interessante Berichte einsandte, zog sich in die Länge. Die Vertretung der deutschen Flagge an anderen Punkten der Erde schien inzwischen dringlicher, denn in einem Schreiben des Auswärtigen Amts mußte die Besetzung der ostasiatischen Station als minimal im Vergleich mit den zu schützenden Interessen bezeichnet werden, während gleichzeitig in der Südsee eine nachhaltige Wahrnehmung des deutschen Ansehens notwendig und für die westindische Station mindestens wünschenswert war, wo die Zustände in Venezuela, Columbien und Hayti die Sicherheit der Fremden eigentlich immer gefährdet erschienen ließen.

Dieser Klage gegenüber sah sich Stosch zu einer längeren Darlegung derjenigen Interessen veranlaßt, die für ihn bei der Entwickelung und Förderung des Marinewesens hauptsächlich in Betracht kamen. Er schickte voran, wie die Rücksicht auf die dienstpflichtige Besatzung der deutschen Kriegsschiffe unter Umständen zu sonst vielleicht vermeidbaren Maßnahmen nötige, und fuhr dann fort:

„Die neuesten Nachrichten aus Ostasien dürften die Gefahr eines Krieges zwischen China und Japan als ziemlich geschwunden erscheinen lassen. Die Verstärkung der englischen Seestreitkräfte in jenen Gegenden kann nach diesseitiger Kenntnis der Verhältnisse nur auf das Bedürfnis Englands zurückgeführt werden, eventualiter gegen die sehr verstärkten russischen Streitkräfte auf der sibirischen Station eine den Schutz der so bedeutenden englischen Handelsflotte sichernde Macht zur Stelle zu haben. — England kann und muß seine, die Meere beherrschenden Kriegsschiffe über die Erde zerstreuen, während unsere kleine Flotte nur dann Aussicht auf Erfolg verspricht, wenn sie im Fall eines Krieges, gestützt auf unsere Kriegshäfen, in den heimatlichen Gewässern konzentriert ist. Wenn daher für unsere europäischen Verhältnisse eine Störung des Friedens auch nur ganz entfernt möglich ist, muß die Admiralität jede nicht ganz unbedingt notwendige Entsendung von Kriegsschiffen zu unterlassen bestrebt sein.“

Von diesem Standpunkt aus verlangte er im vorliegenden Fall eine Herabminderung der gestellten Ansprüche, und aus diesem Gesichtspunkt ist Stoschs gesamtes Verhalten gegenüber dem Auswärtigen Amt und gegenüber den Anforderungen der überseeischen Politik zu beurteilen. Zwar waren „Schlachtflotte“ und „Kreuzerkrieg“ damals noch nicht zu jedem Zeitungsschreiber geläufigen Schlagworten geworden,

wohl aber war auch schon Stosch sich darüber klar, daß eine Demonstration für sich allein keinen Erfolg darstellt, und daß, wenn ein europäischer Krieg die höchsten Interessen des Volks auf die Wagschale warf, eine Entscheidung nicht von den draußen verstreuten Korvetten, sondern nur von dem Panzergeschwader in der Heimat zu gewärtigen war, das er in Zusammenfassung aller Kräfte mit einem Flaggschiff und zwei vollwichtigen Divisionen dem Feind entgegenführen konnte.

Der Untergang des „Großen Kurfürst“.

Die tatsächlichen Vorgänge des beklagenswerten Unglücks, welches die deutsche Marine durch den Untergang des „Großen Kurfürst“ im Mai 1878 ereilte, sind bekannt; es mag hier genügen, ihrer kurz zu erwähnen, weil es nur darauf ankommt, Stoschs Anteil — vielleicht an den begangenen Fehlern — jedenfalls aber an der Untersuchung und dem Versuch der Sühne des herben Unheils darzustellen.

Zugleich mit „König Wilhelm“ und „Großer Kurfürst“ war am 6. Mai S. M. S. „Preußen“ in Wilhelmshaven in Dienst gestellt worden; sie sollten zusammen mit dem Panzerschiff „Friedrich der Große“ und dem Aviso „Falke“ nach dem Mittelmeer gehen, um dort, wie in den beiden vorangegangenen Jahren, als Geschwader gleichzeitig die deutsche Flagge zu vertreten und die junge Mannschaft zu üben. In der Zwischenzeit bis zur Ausreise sollte die Mannschaft mit den Schiffen und ihren Manöverstationen vertraut gemacht werden, außerdem erwies sich diese Zeit als erforderlich, um namentlich auf dem „Großen Kurfürst“, der zum erstenmal in Dienst kam, noch Änderungen und Instandsetzungsarbeiten vorzunehmen, so daß hier der Kommandant, Kapitän z. S. Graf v. Monts, wie auch der Erste Offizier, Korvettenkapitän Krokisius, bis zum Moment der Ausreise ihre Aufmerksamkeit zugleich auf das Schiff und seine Besatzung wie auch auf die zahlreichen an Bord befindlichen Werftarbeiter richten mußten. „Friedrich der Große“ erlitt auf dem Wege nach der Nordsee im Belt eine erhebliche Havarie, so daß er nach Kiel zurückkehren mußte, ebenso wurde der Aviso nicht fertig. Erst am 27. Mai sollte nach den ihm erteilten Befehlen der Geschwaderchef, Kontreadmiral Batsch, seine Flagge auf dem vom Kapitän z. S. Kühne kommandierten „König Wilhelm“ heißen, um dann alsbald nach beendigter Inspizierung zunächst nach Gibraltar abzugehen.

Am 29. Mai verließ das nur noch aus drei Schiffen bestehende Geschwader, mit dem Kurs nach dem englischen Kanal, den Heimatshafen. Schon auf dem Wege dorthin erschwerten dem „Großen Kurfürst“ die ungeübten Heizer, mangelhafte Kohlen und ein Klemmen des Dampfruders die Innehaltung seiner Position, doch wurde der Kanal am 31. Mai morgens 3 Uhr ohne besondere Zwischenfälle erreicht. Gegen 9 Uhr morgens war Dover durch das Geschwader passiert, das auf dem Wege dorthin, je nachdem das Fahrwasser enger oder freier war, nicht ohne Schwierigkeiten für den „Großen Kurfürst“, mehrfach die Formation der Schiffe gegeneinander wechselte. Das Geschwader fuhr in Doppelformation mit 100 m Schiffsabstand. Gegen 10 Uhr morgens, während auf den Schiffen der routinemäßige Dienst verrichtet ward, erwies es sich als notwendig, einer entgegenkommenden Bark auszuweichen. Kurz vorher war der Geschwaderchef, der von 3 Uhr morgens an persönlich die Bewegungen geleitet hatte, unter Deck gegangen, mit ihm zugleich der Kommandant, so daß der

Befehl an Deck dem Offizier der Wache, Kapitänleutnant Klausa, oblag, der kurz vorher den Dienst übernommen hatte. Bei den durch das Ausweichen bedingten Rudermanövern erfolgte der Zusammenstoß, und während der „König Wilhelm" eine schwere Beschädigung am Bug erlitt, lag der „Große Kurfürst" kaum 15 Minuten später gekentert auf dem Grunde.

Der Geschwaderchef vermochte sich von den gegen ihn erhobenen Beschuldigungen verhältnismäßig leicht zu rechtfertigen. Ihm ward vorgeworfen, daß er entgegen der Instruktion für den Geschwaderchef mit dem in der Handhabung der Einzelschiffe noch nicht genügend vorgebildeten Geschwader in See gegangen sei, und daß er für dieses Geschwader in dem engen Fahrwasser des englischen Kanals eine Formation gewählt bezw. geduldet habe, die reglementarisch gar nicht vorgesehen und für die mangelhafte Einzelausbildung doppelt gefährlich sei. Batsch konnte den ersten Vorwurf mit einer gewissen Berechtigung auf die Admiralität abwälzen, die ihm befohlen hatte, alsbald nach erfolgter Übernahme des Kommandos in See zu gehen. Diese sofortige Ausreise sei auch in den beiden Vorjahren unbedenklich erfolgt und habe stattfinden können, nachdem er sich durch die Inspizierung von der Segelfertigkeit der einzelnen Schiffe überzeugt habe. Auch die Formation des Geschwaders während der Fahrt habe er an sich nicht für bedenklich halten können. Um Evolutionen im Sinne des Reglements habe es sich dabei nicht gehandelt, die Lage der Schiffe zueinander sei für ihn die übersichtlichste gewesen, und weitergehende Fehler im Abstand habe er mit gutem Bedacht nicht gerügt, um die noch unerfahrenen Rudergänger und Maschinisten nicht unsicher zu machen. Wenn dem Admiral endlich vorgeworfen ward, daß er kurz vor dem Eintritt der Katastrophe unter Deck gegangen, so wies er mit Recht darauf hin, daß sein Aufenthaltsort im Hinblick auf seine Verantwortlichkeit als Oberbefehlshaber über das Geschwader gleichgültig sei, daß im übrigen aber bei dem hellen, ruhigen Wetter jede Gefahr als ausgeschlossen angesehen worden sei.

Den Kommandanten des „König Wilhelm" hatten dienstliche Pflichten unter Deck gerufen; er konnte das Schiff in guten Händen glauben, denn auf der Brücke stand ein erfahrener Seeoffizier, und das Verhalten der Leute am Ruder hatte ihn noch kurz vorher zu der anerkennenden Äußerung veranlaßt: „Die Leute steuern famos". In der Tat stellte sich der Unglücksfall selbst als das Ergebnis des Zusammentreffens unglücklicher Zufälligkeiten dar, denn, während der „König Wilhelm" dem Ruder nicht gehorchte und dadurch in verhängnisvolle Nähe des „Großen Kurfürst" geriet, verloren die Rudergänger des Flaggschiffs, irre gemacht zum Teil durch die Kommandos des Wachtoffiziers, zum Teil durch anderweite Zurufe und den Anblick der über die Reeling ragenden Masten des „Großen Kurfürst" den Kopf, und, ehe sie noch des Ruders Herr wurden, hatte der folgenschwere Zusammenstoß bereits stattgefunden.

Kapitänleutnant Klausa hatte, wie bereits erwähnt, erst kurz vor dem Zusammenstoß die Wache vom Kapitänleutnant Stubenrauch übernommen. Alsbald in Anspruch genommen durch das zum Ausweichen erforderliche Rudermanöver, bemerkte er nicht, daß am Steuerrad auch einige Matrosen standen, die mit den Verhältnissen eines Kriegsschiffs völlig unbekannt waren. Erst als der „König Wilhelm" die für den „Großen Kurfürst" verhängnisvolle Drehung nicht wieder aufgab, überzeugte ihn ein Blick auf das Ruder, daß die Leute zum Teil sein Kommando nicht

verstanden hatten. In dem Versuch, den Fehler zu verbessern, und durch Zurufe von anderer Seite wurden die Leute völlig irre, und ehe es gelang, der Bewegung des „König Wilhelm" Einhalt zu tun, war das Unheil geschehen.

Der berufenste von allen Zeugen, der Chef des Geschwaderstabes, Korvettenkapitän Zembsch, hatte nach seiner Bekundung freilich den vollen Eindruck, daß Klausa nicht einen Augenblick die Herrschaft über die Vorgänge verlor, und daß er sachgemäß und richtig handelte. Von anderer Seite wird dagegen bezeugt, daß auch ihn offenbar die Erregung ergriffen hatte, und daß, indem seine rasch aufeinander folgenden Befehle der Bestimmtheit entbehrten, auch er zu der Verwirrung der Leute mit beigetragen hatte, die, zumal der Mann vom Ruder versagte, sich selbst das Zeugnis ausstellten, daß sie den Kopf verloren hätten und nicht wußten, was eigentlich vorging.

Schlimmer noch stand es um das Verschulden des Grafen Monts, der ohne ausreichende Sicherung der Verschlußrolle geduldet haben sollte, daß auf dem „Großen Kurfürst" die Türen der zum Schutz gegen Verletzungen der Außenhaut eingebauten Wallgänge offen standen, und dem ferner zur Last fiel, daß er die ihm zukommende Position im Geschwader nicht inne zu halten wußte.

Für die mangelhafte Vorbildung seiner Besatzung konnte Graf Monts mit gutem Recht eine höhere Instanz verantwortlich machen. Bis fast zum letzten Augenblick der Ausreise hatte er eine große Zahl von Werftarbeitern an Bord, und er war genötigt gewesen, eine Reihe von Erprobungen und sonstigen Vorbereitungen zu unterlassen, um die für die Fertigstellung erforderlichen Arbeiten nicht zu behindern. Das Schiff war sonach zwar zur Ausreise an und für sich fertig, völlig unvorbereitet aber, wenn es sich darum handelte, im Geschwader zu fahren, da eine sichere Einübung der Mannschaft für die verschiedenen Manöverrollen nicht stattgefunden hatte. Auf Vorstellungen hatte zwar anfangs auch der Geschwaderchef Bedenken, den „Großen Kurfürst" mitzunehmen; als dieser aber schließlich sich geäußert: „Vom Zurückbleiben ist keine Rede, Sie gehen mit und wenn ich Sie bis England schleppen muß", hatte Graf Monts gemeint, daß wichtige politische oder militärische Gründe die sofortige Ausreise des Geschwaders erheischten, und hatte sich nicht für befugt gehalten, bei seinen Einwänden stehen zu bleiben.

Wegen des Verschließens der Wallgänge hatte Graf Monts seinen Ersten Offizier mit Weisungen versehen, die dieser wiederum an den bei der Katastrophe verunglückten Detailoffizier weitergegeben hatte. Letzterer hatte gemeldet, daß alles in Ordnung sei, und die routinemäßigen Ronden hatten nichts ergeben, was dieser Meldung zuwiderlief. Anderseits war es allerdings unterlassen worden, die Verschlußrolle einzuüben, auch wurde für einzelne Fälle während der Herrichtung des Schiffes bei den Probefahrten und bei der Inspizierung ein Offenstehen von Verschlüssen und eine vorschriftswidrige Benutzung der unter ständigem Verschluß zu haltenden Räume festgestellt und gerügt.

Was endlich die Innehaltung der Position im Geschwader anlangte, so konnte Graf Monts, der bis zuletzt auf der Kommandobrücke gestanden hatte, nachweisen, daß er, soviel die ungeübten Heizer und die Fehler am Ruder dies gestatteten, bestrebt gewesen war, den Anordnungen des Geschwaderchefs nachzukommen. Auch die Bewegungen des Flaggschiffes waren nicht gleichmäßig gewesen, und schließlich hatte

dieses und nicht ein falsches Manöver auf dem „Großen Kurfürst“ den Zusammenstoß herbeigeführt. Nach dem Zusammenstoß oder unmittelbar vor demselben war die Verschlußrolle angeschlagen worden; allenthalben war auch versucht worden, die wasserdichten Abteilungen zu schließen, bei dem schnellen Überlegen des Schiffes war dies aber nicht mehr möglich gewesen, und eine Reihe von Zeugen gab ihre Aussagen dahin ab, daß auch in den Wallgängen einzelne Verschlußtüren offen gestanden haben mußten, denn von hier aus waren zuerst und während die tiefer liegenden Teile des Schiffes noch trocken lagen, große Wassermassen ins Zwischendeck gestürzt. An dem auf dem Grunde aufgefundenen Leck hatten die Taucher mit Bestimmtheit feststellen können, daß das Wallgangsschott durch den Rammstoß des „König Wilhelm“ nicht verletzt worden war; es blieb also nur die Annahme übrig, daß trotz der oben erwähnten Meldung und der Besichtigung bei den Ronden auch jetzt wieder eine unbefugte Hand eine Wallgangstür geöffnet und so das Verhängnis beschleunigt hatte. Das Offenstehen dieser Verschlüsse ward von den technischen Sachverständigen als die alleinige Ursache des schnellen Kenterns bezeichnet.

Von seiten der seemännischen Sachverständigen, der Vizeadmirale Jachmann und Klatt, wurde das Verhalten des Geschwaderchefs scharf gerügt, der seine Verantwortlichkeit und die von ihm begangenen Fehler nicht mit den Befehlen der Admiralität decken könne; sie fanden die eigentliche Ursache des Zusammenstoßes in der von dem Admiral befohlenen engen Formation, die, an sich bedenklich, bei dem mangelhaften Ausbildungsgrad der einzelnen Geschwaderschiffe im höchsten Grade gefahrdrohend gewesen sei. Den Kommandanten des „König Wilhelm“ vermochten die Sachverständigen einer straffälligen Fahrlässigkeit nicht zu zeihen. Dem Kapitänleutnant Klausa warfen sie die mangelnde Bestimmtheit seiner Befehle vor, während ihnen das Verhalten des Grafen Monts zur Beanstandung keinen Anlaß gab.

Zu einer anderen Auffassung gelangte bezüglich dieses Angeschuldigten das Kriegsgericht, welches am 1. Februar 1879 sein Urteil fällte. Dieses vermochte die Sorglosigkeit des Kommandanten hinsichtlich der Handhabung der Verschlüsse und der für die Sicherheit des Schiffes unbedingt nötigen Einübung der Verschlußrolle nicht zu entschuldigen und verurteilte ihn wegen der hierin liegenden fahrlässigen Gefährdung von Schiff und Mannschaft zu einer Gefängnisstrafe von einem Monat und zwei Tagen. Gleicher Strafe — nur einen Tag weniger — verfiel Kapitänleutnant Klausa, dagegen fand das Kriegsgericht trotz des sachverständigen Gutachtens keinen Anlaß, das Verhalten des Admirals Batsch als straffällig zu verurteilen, und sprach diesen Angeschuldigten ebenso wie den Kapitän z. S. Kühne frei.

Der oberste Kriegsherr vermochte in diesem Urteil keine ausreichende Sühne des geschehenen Unheils zu erblicken, Allerhöchstderselbe verwies vielmehr die Sache zur nochmaligen Aburteilung an das Gericht des Gardekorps, indem er zugleich zum Referenten den Auditeur bei der Admiralität, den Wirklichen Admiralitätsrat Perels, ernannte. Der zweite Spruch kam zu wesentlich anderen Ergebnissen, denn jetzt wurde Admiral Batsch wegen Verstoßes gegen die Vorschriften für den Geschwaderchef im Hinblick auf die hieraus hervorgegangenen schweren Verluste mit 6 Monaten Gefängnis bestraft. Bezüglich der Bestrafung des Kapitänleutnants Klausa und der Freisprechung des Kapitäns Kühne behielt es sein Bewenden, dagegen konnte sich das

Kriegsgericht von einem Verschulden des Grafen Monts nicht überzeugen und sprach diesen Angeklagten frei.

Das Kriegsgericht machte dem Admiral Batsch daraus keinen Vorwurf, daß er in Befolgung seiner Segelordre die Reise angetreten hatte, ohne den einzelnen Kommandanten Zeit zu lassen, ihre Schiffe und Besatzungen für den Dienst im Geschwader vorzubereiten. Es erkannte an, daß dem Geschwaderchef für diesen Zweck einschließlich der Reise nur 4 Monate zur Verfügung standen, die er füglich nicht noch durch lange Vorbereitungen verkürzen konnte. Von allen Sachverständigen ward dagegen die an dem Unglückstage befohlene enge Formation als ein schwerer seemännischer Fehler bezeichnet, der um so mehr ins Gewicht fiel, als dem Admiral die Unsicherheit und mangelnde Ausbildung der einzelnen Schiffe bekannt war. Die hier verlangte bezw. geduldete Verringerung der normalen Intervalle stellte sich als ein Verstoß gegen das Evolutionsreglement dar, und dieser heischte eine Sühne, zumal füglich nicht in Abrede gestellt werden konnte, daß durch ihn der unglückliche Ausgang mittelbar herbeigeführt worden war.

Die Freisprechung des Grafen Monts ergab sich daraus, daß das Kriegsgericht nicht zu der vollen Überzeugung gelangte, daß die Wallgangstüren schuldhafterweise offen gestanden. Es sei auch möglich, daß der Rammstoß das innere Schott des Wallganges verletzte, und aus den Aussagen der Taucher allein, die nicht in das Innere des Wracks eindringen konnten, lasse sich nichts zum Nachteil des Angeschuldigten folgern. Zudem habe Graf Monts, indem er dem Ersten Offizier die Verantwortung für den Verschluß der wasserdichten Abteilungen anbefahl, in dieser Beziehung seinen Obliegenheiten Genüge getan und könne nicht noch weiter zur Rechenschaft gezogen werden. Die fehlende Einübung der Mannschaft nach der Verschlußrolle ward durch die mangelnde Zeit erklärt und entschuldigt; daß Graf Monts es an einem rechtzeitigen Befehl bezüglich des Dichtmachens der Schotten habe fehlen lassen, vermochte das Kriegsgericht nicht festzustellen.

Mit diesem zweiten Urteil war der Gerechtigkeit für Admiral Batsch und Kapitänleutnant Klausa Genüge geschehen; dasselbe ward durch Kabinetts-Ordre vom 18. Juli 1879 Allerhöchst bestätigt, durch welche gleichzeitig die erkannten Strafen im Gnadenwege in Festungshaft umgewandelt wurden. Durch dieselbe Ordre ward das Urteil bezüglich des Grafen Monts als ungesetzlich aufgehoben und die Sache zur nochmaligen Aburteilung an das Gericht des Gardekorps überwiesen, dem als Untersuchungsführer nunmehr der Marineauditeur Hildebrand zugewiesen wurde.

Das freisprechende Urteil stützt sich in der Hauptsache darauf, daß ein Offenstehen der Wallgangstüren nicht als erwiesen angesehen ward; man hatte sich in dieser Beziehung vor festen Schlußfolgerungen gescheut, weil das Wrack auf dem Grunde lag und ein Beweis durch den Augenschein nicht geführt werden konnte. In dieser Frage hielt es Stosch für sein Recht und seine Pflicht, der Beweisführung nachzuhelfen. Graf Monts hatte behauptet, daß das Offenstehen der seitlichen Verschlüsse für das Kentern des Schiffes ohne Bedeutung gewesen sei; der „Große Kurfürst" habe auch ohnedem eine nur mangelhafte Stabilität besessen, die durch das Leck in der Außenhaut mit verhängnisvoller Schnelligkeit völlig aufgehoben worden sei. Diese Behauptung befand sich im Widerspruch mit dem Gutachten der technischen Sachverständigen, und

für den Chef der Admiralität kam alles darauf an, sie in schlüssiger Weise zu widerlegen, weil darin ein schwerer Vorwurf für die gesamte Schiffbautätigkeit enthalten war, für die Stosch sich selbst und seine Amtsführung für verantwortlich erachten mußte.

Lebhaft und energisch, wie es seine Art, vermeinte Stosch, den fehlenden Beweis durch ein entsprechendes Modell mit leichter Mühe erbringen zu können; er befahl deshalb, ehe er im Sommer nach Östrich auf Urlaub ging, die Anfertigung eines solchen. Pflichtgemäß meldete der damit beauftragte Schiffbaumeister, der Admiralitätsrat Brix, daß zur Herstellung eines Modells, welches die Konstruktion des „Großen Kurfürst" veranschaulichte, Monate erforderlich seien, und dem Umstand, daß Stosch auf Urlaub weilte, verdanken wir einen höchst bemerkenswerten Einblick in die Art, wie Stosch solchen Schwierigkeiten zu begegnen wußte, und wie er vermeinte, daß seine eigene klare, immer das Wesentliche treffende Beurteilung der Dinge Gemeingut sein müsse. Er schrieb an den Vorstand der Zentralabteilung:

„Mit einer Gießkanne kann ich zeigen, daß ein Schiff nicht kentert, wenn es an der Seite ein Loch bekommt, also bedarf es doch nur eines ganz rohen Modells, um dies zu beweisen. VI (das technische Dezernat) wird doch im stande sein, in einfachen Formen annähernd das darzustellen, was in den sechs Modellen oder Fällen von mir angegeben. Wenn Schiffbau dazu nicht im stande ist, wird es doch ein Klempner machen können. Je einfacher das Modell ist, je demonstrativer. Wirft man sich auf die Kunst im Bau des Modells, dann ist jede Abweichung von dem Original das Mittel zum Gegenbeweis. Wenn man zwei Kessel ineinandersetzt und mit Ton ein paar Spanten zieht, bin ich dem Laien verständlicher als mit der ganzen gelehrten Behandlung der Sachen in den Akten. — Nehmen Sie Diederich, wenn Brix nicht kann (gräßliches Wort), gehen Sie noch tiefer, das ist mir gleichgültig! Nur schaffen Sie ein einfaches Ding, meinetwegen in Ton gebrannt, wo ich mit dem Hammer Löcher schlagen und an der Einfachheit der Erscheinungen die Richtigkeit der Behauptungen nachweisen kann, daß zum Kentern das Füllen der Wand gehört. Mit Blei gebe man dann dem Modell so viel Obergewicht, als notwendig ist, um den Einfluß der Türen zu zeigen. Einfach und es geht! — Nachschrift. — Das Modell muß mehr wie die Erfindung des Auditeurs als wie diejenige des Schiffbaus aussehen. Das Experiment kann im Hof oder Garten gemacht werden."

Wiederholt noch beschäftigte ihn während seines Urlaubs der Gedanke an das Modell und die damit anzustellende Probe, weil er dasselbe als die Grundlage der richtigen Behandlung des Verfahrens gegen den Grafen Monts ansah: „Es ist ein Jammer, daß Koch nicht da ist," schrieb er bei einer solchen Gelegenheit in Erinnerung an seinen alten Chefkonstrukteur.

Das Modell tat bei der Schwimmprobe im Springbrunnenbassin des Gartens der Admiralität seine Schuldigkeit, indem es das verschiedene Verhalten eines lecken Schiffes bei offenen und geschlossenen Wallgangsschotten zeigte, das Kriegsgericht aber lehnte es ab, davon als Beweismittel im formellen Sinne Gebrauch zu machen, da ein Vergleich mit dem dargestellten Original nicht möglich sei. Auf diese Weise gelangte das Kriegsgericht auch jetzt wieder, und zwar nunmehr endgültig, zur Freisprechung des Grafen Monts. Das Modell hatte in dieser Hinsicht vielleicht das Gegenteil von dem beabsichtigten Zwecke herbeigeführt, denn der Gerichtsherr, August

Prinz zu Württemberg, erblickte in der Anweisung an den Referenten, das Modell dem Kriegsgerichte vorzuführen, „eine versuchte, der kaiserlichen Admiralität nicht anstehende Beeinflussung des Kriegsgerichts", über die das Generalauditoriat dem Kaiser Meldung erstatten solle. Es sei hier schon eingeschaltet, daß der Kaiser diese Ansicht des Gerichtsherrn nicht teilte. Aus den Urteilsgründen ist anzuführen, daß dem Grafen Monts auch jetzt wieder weder die ungenügende Vorbereitung seines Schiffes, noch die unterlassene Einübung der Verschlußrolle strafrechtlich zum Vorwurf gemacht wurde. Ebenso wurde sein Verhalten bis zum Zusammenstoß als seemännisch richtig anerkannt. Ob das Signal für die Verschlußrolle vor der Rammung oder nach derselben gegeben worden, blieb zwar unaufgeklärt, doch wurde festgestellt, daß Graf Monts, der seine volle Kaltblütigkeit bewahrte, so viel an ihm lag, alles getan hatte, um die verhängnisvollen Folgen des Rammstoßes abzuwenden. Es blieb sonach der Anklagepunkt der offenen Wallgangstüren übrig. Das Kriegsgericht gelangte in dieser Hinsicht zu der Überzeugung, daß zwar diese Türen offen gestanden hätten, und daß nur hierdurch das schnelle Kentern des „Großen Kurfürst" veranlaßt sei, es vermochte aber nicht dem Grafen Monts die Schuld hieran beizumessen, da erwiesen war, daß er bezüglich der Verschlüsse die erforderlichen Befehle erteilt, und daß der Erste Offizier in der Erfüllung seiner Pflichten nichts verabsäumt hatte. Die Schuld blieb sonach an den mangelhaften Verschlußeinrichtungen haften, die es auch Unberufenen möglich machten, diese für die Sicherheit des Schiffes so wichtigen Abteilungen, aller Kontrolle ungeachtet, zu öffnen und so die Aufmerksamkeit des Kommandanten und der Offiziere zu nichte zu machen.

In der am 18. Dezember 1879 erfolgenden Bestätigungsordre hielt der oberste Kriegsherr zwar daran fest, daß dem Kommandanten des „Großen Kurfürst" die Verantwortung für die offenen Wallgangstüren — trotz der ihm zur Seite stehenden Entschuldigungsgründe — zur Last falle, er vermochte aber eine weitere gerichtliche Erörterung des nicht mehr gut zu machenden Unglücksfalles für angezeigt nicht zu erachten, und so hatte das erschütternde Drama nach mehr als anderthalbjähriger Verfolgung seinen Abschluß gefunden.

Admiral Batsch, der bis zuletzt auf völlige Begnadigung gehofft, verbüßte seine Strafe in der Zitadelle zu Magdeburg. Stosch nahm an seinem Schicksal herzlichen Anteil, wenn er auch sein Verhalten und vor allem das gänzliche Ablehnen jeder Schuld nicht billigte: „Es ist ein Unglück für den Menschen", so schrieb er unter Bezugnahme auf Batsch an Kapitän Hollmann, „wenn er kein Mißgeschick in jungen Jahren durchzumachen hat. Der Kaiser, unser Kriegsherr, ist seinem Gedankengang ganz fremd."

Betrachtet man heute, nachdem nun 25 Jahre ins Land gegangen, noch einmal den traurigen Vorgang und die ihn begleitenden Tatumstände, so wird man, nachdem inzwischen die damals maßgebenden Persönlichkeiten samt und sonders von dieser Daseinsbühne abgetreten, zugestehen müssen, daß nicht einem oder dem anderen von ihnen, sondern dem damals verfolgten System die Hauptschuld an dem Untergang des „Großen Kurfürst" beizumessen ist. In den Urteilsgründen findet sich mehrfach eine Bestimmung des Mobilmachungsplanes erwähnt, nach welcher ein Panzerschiff erster Klasse acht Tage nach der Indienststellung seeklar sein mußte. Denkt man hierbei an

den damaligen Grad der Bereitschaft des militärischen und des Verwaltungsorganismus, an ein völlig leeres Schiff, an eine durchaus fremde Mannschaft und an Offiziere und Ingenieure, die das Schiff und seine Maschine nicht kannten, so gelangt man zu dem Ergebnis, daß hier Armeeanschauungen in unzulässiger Weise auf Marineverhältnisse übertragen waren, und daß Dinge verlangt wurden, die den Keim des übeln Ausganges in sich trugen. Vielleicht hätte Stosch richtiger und mehr im Interesse der Marine gehandelt, wenn er diesen Systemfehler seinerseits offen eingeräumt hätte. Anzunehmen ist freilich, daß er selbst ihn nicht als solchen erkannte.

Die öffentliche Meinung hatte hierfür ein unbestimmtes, richtiges Gefühl, denn die Presse unterließ es nicht, zumal die lange Dauer des kriegsgerichtlichen Verfahrens ihre Aufmerksamkeit immer von neuem in Anspruch nahm, an der Marine und ganz besonders an ihrem verantwortlichen Chef die Schärfe ihrer Feder zu erproben. Die Stosch näher stehenden Offiziere und Beamten versuchten wiederholt, diesen zu einem gerichtlichen Vorgehen gegen die immer hämischeren und niederträchtigeren Angriffe zu veranlassen, die ihn bald mit Beleidigungen überhäuften, bald ihn und seine ganze Amtsführung ins Lächerliche zu ziehen suchten. „Ich habe gar kein Gefühl für solche Sachen", schrieb Stosch an den Rand einer solchen Vorlage, und ein anderesmal, vom Urlaub und wohl aus dem Gedanken heraus, daß er nicht immer zu solchen Bosheiten werde stillzuhalten brauchen: „Die Pamphletisten sollen mir meine Freiheit geben, und nie will ich wieder auf der großen Bühne erscheinen."

Dem Drama sollte schließlich das Satyrspiel nicht fehlen. Nach schweren Unglücksfällen pflegt die öffentliche Meinung mit gutem Rat nicht zu kargen; so auch hier. Hunderte von Erfindern waren alsbald bei der Hand, die alle das gesunkene Schiff heben wollten, mit Winden, mit Pontons und Luftballons; es waren Leute darunter, denen jedes Verständnis für die obwaltenden Schwierigkeiten fehlte, auch andere, die ernster zu nehmen waren, einige wenige endlich, mit denen ein wirkliches Verhandeln sich verlohnte; im ganzen sind acht Aktenbände gefüllt mit Schriftstücken betreffend die Hebung des „Großen Kurfürst". Es gewinnt den Anschein, als sei die Admiralität schließlich doch bei einer recht wenig geeigneten Persönlichkeit hängen geblieben. Kurze Zeit, nachdem die Wellen das deutsche Panzerschiff begraben, meldete sich bei Admiral Batsch ein Mann, der deutsch und englisch mit gleicher Gewandtheit sprach und sich als Besitzer eines Taucherschiffs bezeichnete, mit dem er sich zur Bergung des Wracks anheischig machte. Mit diesem Mann, er nannte sich Leutner, traf Batsch ein vorläufiges Abkommen wegen der Hebung und Bergung etwaiger Bestandteile des gesunkenen Schiffes, während er ihn mit weitergehenden Vorschlägen an die Admiralität verwies. An die Unglücksstätte ward der Aviso „Loreley" beordert, der für die Bestattung der aufgefundenen Leichen sorgen und die Lage des Wracks feststellen sollte, damit über eine etwaige Hebung des Schiffes Beschluß gefaßt werden könnte. Ihm zur Unterstützung ward bald darauf auch noch der Werftdampfer „Boreas" nach Folkestone entsendet, die Leitung der Taucherarbeiten ward dem Schiffbauingenieur Gaede übertragen. Stoschs eigene Stellungnahme zur Sache ist aus den ersten Blättern des umfangreichen Aktenmaterials erkennbar: „Wenn es auf eine Preisangabe ankommt, so könnte sie wohl gemacht werden. Was können wir daran wenden, um die Ruine wieder zu bekommen", diese Randbemerkung findet sich auf einem englischen

Angebot, das zur Berücksichtigung nicht ungeeignet erschien. Gleichzeitig wurden Admiral Batsch, Graf Monts und Kapitän z. S. Werner zur Abgabe von Gutachten aufgefordert, ob Hebungsversuche gerechtfertigt seien. Batsch mußte die Hebung eines so großen Schiffes als ein bis dahin ungelöstes Problem bezeichnen. Werner schrieb, er könne kein Urteil abgeben, „sollte es aber wahr sein, daß das Schiff infolge Kesselexplosion zerbrochen ist, dann erscheint mir die Frage im verneinenden Sinne erledigt".

Durch die Taucher wurde festgestellt, daß die Lage des Wracks verhältnismäßig sehr günstig war; der Meeresgrund war fest und glatt, hier lag das Wrack kieloben, ein wenig zu Seite geneigt, mit Backbord nach der französischen Küste zu, völlig unversehrt bis auf das Leck, dessen Abmessungen und sonstige Verhältnisse die Taucher mit vollkommener Sicherheit feststellen konnten. So schien der Versuch einer Hebung, wenn auch nicht leicht, so doch mindestens geboten.

In England war nicht lange vorher die Hebung einer Fregatte, der „Euridice", gelungen, an einem anderen Wrack, dem Panzerschiff „Vanguard", wurde gearbeitet, doch berichtete der in England weilende Admiral Henk, daß die englische Marinebehörde schon bei der „Euridice" einen Haken gefunden, und daß es sich bei dem „Vanguard" nur darum handele, den Schreiern in der öffentlichen Meinung den Mund zu stopfen. In der Admiralität kam man, so sehr Stosch drängte, zu keinem Entschluß; so wendete man sich schließlich zu Leutner zurück. Mit ihm ward ein Vertrag geschlossen, daß er auf eigene Rechnung und Gefahr die Hebung versuchen möge. Liefere er den „Großen Kurfürst" aufrecht schwimmend in einem englischen Hafen ab, so solle er 40 000 Pfund, für die Bergung mit den Geschützen noch 5000 Pfund mehr erhalten, andernfalls war die Admiralität ihm für etwa aufgewandte Mühe und Kosten zu nichts verpflichtet.

Es hat nicht den Anschein, als ob Leutner die Hebung des Wracks überhaupt ernstlich versuchte; bis zum Jahre 1882 meldete er in kürzeren und längeren Zeitabschnitten, daß er mit seinen Tauchern zur Stelle sei, bald aber verhinderte ihn die Strömung, bald schlechtes Wetter an ernstlichem Vorgehen, und als einziges Ergebnis ist die Bergung von drei Ankern und einem kleineren Geschütz zu verzeichnen. Schon bald nach dem Vertragsschluß hatte der Bürgermeister von Wunstorf in Hannover der Admiralität den Verdacht geäußert, daß Leutner mit einem wegen Betrugs vorbestraften und steckbrieflich verfolgten früheren Einwohner seiner Stadt identisch sein könne, und eine englische Broschüre, die sich bei den Akten befindet, weist darauf hin, daß er es wohl verstanden, sich für Rechnung des mit der Admiralität geschlossenen Vertrages reichlichen Kredit zu verschaffen, so daß er den Schaden des Mißglückens an seinem Vermögen nicht verspürte.

Eine erfreuliche Seite zeigte der Verlust des schönen Schiffes und so vieler Menschenleben in der auf allen Seiten sich regenden Teilnahme und werktätigen Hilfsbereitschaft. Von allen Orten in Deutschland und weit aus der Ferne her strömten reiche Gaben, um die Wunden zu heilen und den Schmerz zu lindern, den der jähe Untergang des „Großen Kurfürst" in so viele Familien getragen. Stosch ward nicht müde, nach allen Richtungen hin seinen Dank und den der Marine zum Ausdruck zu bringen. Hier waren große deutsche Firmen die Spender, dort die Offizierkorps

süddeutscher Regimenter, dort die Deutschen in Singapore, dort die Schüler eines Berliner Gymnasiums, und zuletzt — nicht durch den Betrag, sondern durch die Gesinnung ausgezeichnet — die deutsche Gemeinde in Dunajewze in Podolien, die trotz eigener Armut 50 Rubel sandte.

Mit der Verteilung und Verwaltung der Gelder ward die Marinestiftung „Frauengabe" beauftragt, und die Akten lassen den Schluß zu, daß es — soweit Geldmittel dazu geeignet sind — gelungen ist, alle Tränen zu trocknen.

Der Rechenschaftsbericht.

Schon 1880 und 1881 hatte Stosch, wenn er in Östrich auf Urlaub weilte, dem Kapitän Hollmann geklagt, daß er müde sei und sich nach Ruhe sehne. Dazu kamen Nadelstiche, wie das Verlangen des Reichskanzlers, eine Verfügung, durch welche die sogenannte Puttkamersche Rechtschreibung für die Marine eingeführt ward, wieder rückgängig zu machen, endlich ernstere Schwierigkeiten, wie das lange Hinziehen der „Kurfürsten"-Affaire und die Ablehnung eines Ersatz-Panzerschiffes für den alten „Prinz Adalbert" von seiten des Reichstages.

Die Hauptursache aber, weshalb Stosch den Wunsch hegte, von seinem Posten an der Spitze der Admiralität zurückzutreten, dürfte darin zu suchen sein, daß das Programm, welches er sich in dem Flottengründungsplan von 1873 selbst gesetzt hatte, erfüllt war, und daß er, zu alt, um ein neues Ziel noch in Aussicht zu nehmen, es sich hierbei füglich genügen lassen konnte. Über die Ausführung jenes Gründungsplanes gibt eine Denkschrift Auskunft, die, von ihm noch vorbereitet, unter seinem Nachfolger beim Reichstag zur Vorlage gelangte. War auch diese Denkschrift seinerzeit der Öffentlichkeit zugänglich, so wird es doch gestattet sein, einen kurzen Auszug daraus auch diesen Blättern beizufügen, zumal sich daraus erkennen läßt, wie in den zwischenliegenden zehn Jahren die Marine, wenn auch mit der Zeit und der Technik fortschreitend, doch zielbewußt vorwärts gestrebt und damit den Beweis erbracht hatte, daß der Wandel der Anschauungen sie keineswegs daran hindern konnte, über einen längeren Zeitraum zu verfügen und einen festen Plan, ein bestimmtes Ziel zur Grundlage ihrer Entwickelung zu nehmen und durchzuführen.

Das Hapterfordernis des Planes von 1873, das Schiffbauprogramm, war fast unverändert zur Ausführung gekommen; nur an Stelle des geforderten Monitors, für die der seinerzeit aus freiwilligen Sammlungen erbaute „Arminius" ein wenig zufriedenstellendes Modell geliefert hatte, waren 13 Panzerkanonenboote der sogenannten „Wespe"-Klasse erbaut worden. Beim Bau dieser Fahrzeuge war, wie oben erwähnt, das militärische Erfordernis etwas zu kurz gekommen; immerhin waren sie und wären sie auch noch heut verwendbar im Sinne einer engeren Küstenverteidigung und hier sowohl den Monitors wie den schwimmenden Batterien vorzuziehen, mit denen man in anderen Marinen kostspielige und nicht sehr ergebnisreiche Experimente gemacht hatte.

Ein Experiment stellte nur die Panzerkorvette „Hansa" dar; da aber dieses Fahrzeug im politischen Dienst höchst nützliche Dienste geleistet hatte, so kommt es für diese Entwickelungsepoche nicht in Betracht, daß man sie nicht zum Muster für weitere Schiffe gleicher Zweckbestimmung verwendet hat. Mustergültig in ihrer Art waren die

Korvetten nach dem Typus von „Bismarck" und „Leipzig", die viele Jahre lang sich als höchst schätzenswerte Vertreter unserer politischen Interessen erwiesen haben, und die in Bezug auf ihre Seeeigenschaften, ihre Betriebssicherheit und insbesondere die Unterbringung der Mannschaften den weitgehendsten Ansprüchen genügten. Gleiche Vorzüge wiesen die Kanonenboote wie „Habicht" und „Möwe" und die Avisos wie „Blitz" und „Pfeil" auf, ebenso „Iltis", „Hyäne" und „Wolf", die Ersatzfahrzeuge für die alten Dampfkanonenboote der preußischen Flotte.

Wesentlich anders, als der Plan es vorsah, hatte sich der Ausbau der Torpedobootsflottille gestaltet, weil hier der Whitehead-Torpedo einen völligen Umschwung hervorgerufen hatte. Wir haben gezeigt und werden noch zu zeigen haben, wie Stosch dieser Wandlung als Fabius Cunctator gegenüberstand, und wie er mit der nahezu völligen Aufgabe des Rückgrats der Schlachtflotte sich keineswegs befreunden konnte.

Mit Befriedigung konnte der Bericht darauf hinweisen, wie sämtliche Schiffsbauten mit alleiniger Ausnahme des ersten Torpedojägers, des „Zieten", auf inländischen Werften zur Ausführung gelangt waren; diese Befriedigung konnte für die zweite Hälfte des verflossenen Jahrzehnts auch auf die Panzerplatten ausgedehnt werden deren im Beginn noch völlig fehlende Fabrikation in Deutschland festen Boden gefaßt und neben ausreichender Beschäftigung für die beteiligten Werke eine erhebliche Herabminderung der Preise mit sich gebracht hatte.

Die Artillerie und Munitionsausrüstung hatte Mehrkosten, dafür aber eine erhebliche Vervollkommnung aufzuweisen, die sich bereits auf eine Abwehrwaffe gegen den Angriff der Torpedoboote in Form der Revolverkanonen erstreckte.

Eine sehr wesentliche Vervollständigung hatten die vorhandenen Marineetablissements erfahren. Die alte preußische Schiffsbauwerft in Danzig befand sich bei Stoschs Amtsantritt in einem derartig traurigen Zustand, daß ihre gänzliche Aufgabe gegenüber den ungemessenen Forderungen des Danziger Magistrats ernstlich erwogen wurde. Von verschiedenen Seiten war darauf hingewiesen worden, wie für den Ausbau dieser Werft wohl kein Bedürfnis vorliege, und darin eine Zersplitterung der Kräfte zu erblicken sei, doch hatte Stosch mit Nachdruck daran festgehalten, daß für den Kriegsfall eine leistungsfähige Reparaturwerkstätte im Osten nicht zu entbehren und daß eine solche deshalb in Friedenszeiten einzurichten und in entsprechendem Betriebe zu halten sei.

Auch die zweite Hafeneinfahrt in Wilhelmshaven mit den dazu gehörigen Bassins hatte auf Grund persönlicher Anregung des Chefs der Admiralität mancherlei Änderungen im einzelnen erfahren, doch ward sie in der „Gründungszeit" bezw. nach ihren Plänen dergestalt ausgebaut und mit Werkstätten und Maschinen versehen, daß sie für die Schlachtschiffe und Kreuzer bis zu den größeren Plänen der Flottengesetze als fertig gelten konnte. Nur die Ausbildung des Torpedo- und Minenwesens in der folgenden Periode hat für sie wie für die übrigen Etablissements der Marine wesentlichere Umgestaltungen mit sich gebracht.

Die Kieler Werft befand sich, als Stosch kam, noch in ihren Uranfängen. Dem Plane gemäß ward sie erheblich erweitert und namentlich mit einem zweiten Bassin ausgestattet; die hauptsächlichsten Werkstätten, Hellinge und Docks, Magazine und Wohnhäuser, ebenso wie das Hauptgebäude der Werft gehören dieser Periode an.

Von Bauten am Lande rühren die Werft- und Hafenkaserne in Wilhelmshaven, die Matrosen-, Seebataillons- und Werftdivisionskaserne in Kiel, die große Kaserne und das Lazarett in Friedrichsort, ferner die Kieler Garnisonkirche und die hauptsächlichsten Betriebs- und Wohngebäude in den drei Garnisonen mit Ausnahme der Bauten für die Bekleidungsämter aus der Zeit Stoschs her. Außerdem entstand unter Stosch die Feldhausener Wasserleitung, der Wilhelmshavener Park und das Lazarett in Yokohama, während der Bau eines Gebäudes für die Marineakademie in Angriff genommen wurde.

Das Personal der Flotte entsprach den im Gründungsplan vorgesehenen Indiensthaltungen, die nur unwesentlich überschritten wurden; es umfaßte 5 Admirale, 80 St[illegible]re, 95 Kapitänleutnants und 250 Leutnants, außerdem, abgesehen von 920 [illegible]ischen Deckoffizieren und Unteroffizieren 6500 Matrosen, ein Maschinenpersonal von rund 1400 Köpfen mit 41 Ingenieuren, 780 Köpfe an Handwerkern und sonstigem Personal, endlich 100 Seekadetten und 400 Schiffsjungen. Daneben stand das Seebataillon mit 32 Offizieren und rund 1000 Unteroffizieren und Mannschaften, während die alte Seeartillerie-Abteilung in Fortfall gekommen und auf den Etat der Matrosen-Divisionen übergegangen war.

Für die Indiensthaltung kam neben einem Panzerübungsgeschwader, dessen Schiffe zum Teil nur zu Versuchszwecken kürzere Zeit in vollem Betriebe erhalten wurden, eine Besetzung der wichtigsten auswärtigen Stationen mit 5 gedeckten und 3 Glattdeckskorvetten in Betracht, zu denen noch 8 weitere gleichartige Schiffe traten, die, zu Ausbildungszwecken bestimmt, doch gleichzeitig im politischen Dienst Verwendung fanden. Außerdem befanden sich, abgesehen von den reinen Schulschiffen und je einem Schiffe zu Vermessungszwecken und zum Fischereischutz, 6 Kanonenboote in dauernder Verwendung auf auswärtigen Stationen, während in der Heimat 4 Panzerkanonenboote einige Monate hindurch zu Übungszwecken in Dienst gestellt wurden.

Der Ausbildung am Lande dienten, neben Marineakademie und Marineschule, die Maschinisten- und Steuermannsschule, die Torpedoschule und die Zahlmeisterapplikantenschule, die sich allerdings noch lange mit einer recht bescheidenen ermieteten Unterkunft in der Holtenauer Straße in Kiel behelfen mußten, außerdem fanden die Schiffsjungen in Friedrichsort und die Mannschaften in ihren Divisionsschulen eine elementare Vorbildung zum Zweck ihrer späteren Verwendung als Unteroffiziere.

Auf den drei Werften waren neben 8 technischen Direktoren und 57 Ingenieuren ein unteres technisches Personal von etwa 100 Köpfen, ein Betriebspersonal von etwa 70 Köpfen und ein Verwaltungsstab von 8 Rendanten, 120 Sekretären für Betrieb und Verwaltung und etwa 40 Magazin-, Bau- und Dockaufsehern tätig.

So war in allen Beziehungen erreicht, was Stosch mit seinem Gründungsplane angestrebt hatte, denn in der Heimat stand dienstbereit und kriegsbrauchbar ein Geschwader von Panzerschiffen, unterstützt von Panzerkanonenbooten zur offensiven Verteidigung der Küstenflanke zur Verfügung, während im Ausland die deutsche Flagge anzutreffen war, wo eine Gefährdung deutscher Interessen ihre Anwesenheit erheischte.

Es ist, namentlich angesichts der späteren Entwickelung, welche die Flotte tatsächlich genommen hat, vielleicht keine müßige Frage, welche Vorschläge Stosch gemacht

haben würde, wenn er für eine zweite Bauperiode einen Plan hätte vorlegen sollen. Gewisse Anhaltspunkte für die Beantwortung sind vorhanden, aus denen zu entnehmen ist, daß sich diese Vorschläge wohl nicht in der von seinem Nachfolger eingeschlagenen Richtung bewegt hätten. — Für das Rechnungsjahr 1879/80 waren vom Reichstag ein Ersatz für das alte 1878 abgewrackte Panzerfahrzeug „Prinz Adalbert“ und gleichzeitig der Neubau der Panzerkorvette E (später „Oldenburg“) gefordert worden, doch hatte man auf Wunsch des Reichstages auf diese Forderungen verzichtet, weil man damals noch in keiner Weise abzusehen vermochte, welche Wandlungen etwa der automobile Torpedo im Kriegsschiffbau hervorrufen würde. Aus diesem Grunde waren auch die Forderungen im folgenden Jahre nicht wiederholt worden, man nahm sie vielmehr erst für 1881 mit der Begründung wieder auf, daß die auf dem Gebiete des Torpedowesens zu gewärtigenden Erfahrungen nunmehr zu einem Abschluß gekommen seien, nach welchem dem Beginne der im Flottengründungsplane vorgesehenen und für die maritime Wehrfähigkeit des Reiches durchaus notwendigen Schiffbauten nichts mehr im Wege stehe.

Zur Unterstützung dieser Forderungen legte Stosch dem Reichstage eine Denkschrift vor, in welcher er darauf hinwies, wie die Marinen auch künftig auf den Bau von Panzerschiffen nicht würden verzichten können. Die Entscheidung in der Frage zwischen Torpedo und Panzerschiff müsse zu gunsten des letzteren fallen, denn das Torpedoboot könne dieses niemals ersetzen, da es durch einen einzigen glücklichen Kanonenschuß dem Verderben preisgegeben sei. Es wurde hierbei als Ersatz für das ausrangierte Fahrzeug kein Schlachtschiff erster Klasse gefordert, wohl aber machte Stosch bei der Debatte einen anderen Gesichtspunkt geltend, der in den Flottengesetzen grundsätzliche Anerkennung fand, hier aber bereits ausgesprochen und eingehend begründet wurde. Er forderte den „Ersatz Adalbert“ sowohl wie die Korvette E ausdrücklich als Materialreserve zu der bereits vorhandenen bezw. der Vollendung entgegengehenden „Sachsen“-Klasse und bemerkte hierzu folgendes:

„Es ist damals (im Flottengründungsplan von 1873) ausgeführt, daß vier Panzerkorvetten das Bedürfnis seien, und daß man annehmen könne, daß allemal das anderthalbfache dessen, was man braucht, notwendig sei, um zu jeder Zeit diese Zahl zu haben. . . . Daß diese vier Panzerschiffe notwendig sind zur Verteidigung oder zu irgend einer militärischen Aktion, würde schwer sein, hier des weiteren auszuführen. Vier Schiffe sind die Zahl, welche erfahrungsmäßig zur Bildung eines kräftigen Geschwaders gehören. . . . und ich bin der Ansicht, daß, wenn Sie die Reserveschiffe, die hier gewünscht werden, streichen, Sie die Verteidigung der Ostsee schädigen. . . . .“

Wenn in der weiteren Debatte betont ward, daß hiermit zunächst die letzten Panzerschiffe gefordert und von einem Ersatz des „Großer Kurfürst“ abgesehen würde, so ist hierzu wohl die Erklärung zulässig, daß ein weiteres größeres Programm nicht vorlag, und daß sowohl für die „Preußen“- wie für die „Sachsen“-Klasse mit der Bewilligung von „E“ und „Ersatz Adalbert“ eine ausreichende Materialreserve vorhanden war. Der letztgenannte Ersatz ward nicht bewilligt, die Forderung auch nicht wiederholt, der nächstjährige Etat aber war der letzte, den Stosch zu vertreten hatte, und wie in den Akten in der letzten Zeit sein persönliches Eingreifen in augenfälliger Weise zurücktritt, so ist wohl anzunehmen, daß die eingangs erwähnte „Müdigkeit“

den Vierundsechzigjährigen davon abhielt, den Kampf mit dem ihm nicht mehr freundlich gesinnten Reichstag von neuem aufzunehmen.

Jedenfalls dürfte aber die obige Vertretung der vierschiffigen Geschwadereinheit darauf hindeuten, daß er trotz der noch weitergehenden Vervollkommnung des Torpedos den Weiterbau von Schlachtschiffen nicht als den „Luxus fehlschlagender Experimente" bezeichnet hätte, den sich trotz ihrer Bedeutung für die Seeschlacht eine kleine Marine wie die deutsche nicht leisten könne.

Im Schlußkapitel wird noch zu zeigen sein, wie Stosch keine Neigung hatte, die Mode des „Blitzbootes" mitzumachen. Wollte er auch die Schlachtschiffe nur im Sinne einer offensiven Verteidigung verwendet wissen, so wußte er doch, daß hierzu der Ausfall auf die hohe See notwendig sei, und zu diesem Zweck war er willens, seine Panzerdivisionen in einheitlicher Aktion zusammenzufassen.

Es waren bekanntlich nicht rein persönliche Gründe, die Stosch veranlaßten, aus dem Dienst zu scheiden, doch wäre der alte Recke sachlicher Schwierigkeiten wohl noch Herr geworden, wenn nicht tatsächlich zunehmendes Alter und körperliche Beschwerden es ihm wünschenswert gemacht hätten, die Bürde seines Amtes auf jüngere Schultern zu legen. Kaiser Wilhelm hatte von Anfang an, zuerst 1874, als er dem Fort Jägersberg den Namen Stosch beilegte, und dann im folgenden Jahre, als er ihn mit der Uniform der Admirale à la suite des Seeoffizierkorps stellte, keine Gelegenheit vorübergehen lassen, den Chef der Admiralität zu den Fortschritten zu beglückwünschen, die die Marine unter seiner Leitung machte, und ihm seine Allerhöchste Anerkennung in den wärmsten Worten zum Ausdruck zu bringen. Äußerst gnädig war deshalb auch die Entlassungsordre, mit der Seine Majestät den Wünschen Stoschs willfahrte Dieselbe lautet:

„Nachdem Ich aus Ihrem Schreiben vom 7. d. Mts. mit dem lebhaftesten Bedauern ersehen habe, welche großen Schwierigkeiten Ihnen Ihr Gesundheitszustand für die Fortsetzung des Dienstes verursacht, habe Ich Mich mit schwerem Herzen entschließen müssen, Ihrem Gesuche um Verabschiedung zu entsprechen, indem Ich Sie hierdurch unter Entbindung von Ihrer Stellung als Chef der Admiralität mit der gesetzlichen Pension zur Disposition stelle. Sie haben diese Stellung über 11 Jahre innegehabt und haben sie nicht nur — wie Ich Ihnen dies wiederholt ausgesprochen habe — zu Meiner vollsten Zufriedenheit ausgefüllt, sondern haben in ihr in der Tat ungewöhnliches geleistet, indem Sie die Entwickelung der jungen Marine in kaum zu hoffender Weise gefördert und dieselbe in feste Systeme und in sichere Bahnen gebracht haben. Es ist Mir ein tief empfundenes Bedürfnis, Ihnen hierfür heute in dem Augenblick des Scheidens noch einmal den wärmsten Dank auszusprechen. Einen äußeren Ausdruck meiner Empfindungen wollen Sie darin erkennen, daß Ich Ihnen eine dauernde Ehrenstelle in der Marine durch die Bestimmung angewiesen habe, Sie auch ferner in den Listen der Marine à la suite des Seeoffizierkorps mit dem Range als Admiral und à la suite des See-Bataillons zu führen, und wünsche Ich hierdurch auch die Marine fortgesetzt an die Pflicht ihrer dankenden Erinnerung an Sie zu mahnen. Mit dem Wunsche, daß es Ihnen ferner wohl gehen und daß Ihnen die

Erinnerung an das Wohlwollen und an die gnädigen Gesinnungen Ihres Kaisers und Königs Meinen Dank und Meine Anerkennung stets vergegenwärtigen mögen, verbleibe Ich Ihr wohlgeneigter

Wilhelm."

Berlin, den 20. März 1883.

Stosch gab diese Ordre der Marine bekannt und nahm seinerseits von ihr mit den folgenden Worten Abschied:

„Seine Majestät der Kaiser haben die Gnade gehabt, durch die umstehende Allerhöchste Ordre meinen Wunsch auf Entlassung aus meiner bisherigen Stellung zu erfüllen. — Mehr als 11 Jahre habe ich die Ehre gehabt, an der Spitze der Marine zu stehen, und zwar gerade in einer Zeit, wo die Verhältnisse ihr die Mittel zuführten, sich zu entwickeln und in ihrer Größe die Bedeutung einer militärischen Macht zu gewinnen. Eine Entwickelung in so kurzer Zeit, wie sie stattgehabt, war nur möglich durch Daransetzung aller Kräfte derjenigen, welche zu dieser Arbeit berufen waren. Nichts aber bindet die Menschen so fest aneinander, wie langjährige, gemeinsame, feste Arbeit, die von Erfolg begleitet ist, und daß die unsere erfolgreich war, haben Seine Majestät unser Gnädigster Kaiser wiederholt ausgesprochen. Die Trennung von der Marine ist also für mich nicht nur ein Scheiden aus einem mit meinem ganzen Sein verwachsenen Beruf, sondern auch das Zerreißen eines Bandes mit mir lieb und wert gewordenen Männern, mit denen ich gestrebt und erreicht habe. — In den stillen Zeiten, welche nun für mich folgen, werde ich darum keine größere Freude haben, wie die Nachrichten von den Taten und von dem Streben der deutschen Marine, sowie von den Beweisen der Anerkennung, welche dem Einzelnen wie dem Ganzen von unserem Gnädigsten Allerhöchsten Kriegsherrn zu teil werden. Ich wünsche und hoffe, daß die Marine meiner in solchen Fällen sich auch noch erinnern wird."

Nach dem Abgang.

Nachdem Stosch aus dem Amte geschieden, zog er sich nach seinem geliebten Östrich zurück. Über den Anteil, den er auch ferner noch an der Marine nahm, gibt ein Briefwechsel Auskunft, den der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amtes, Admiral Hollmann, dem Verfasser freundlichst zur Verfügung stellte.

Hollmann, der dem scheidenden Chef durch Jahre als Vorstand seines Zentralbureaus getreulich und mit geschicktem Eingehen auf die von ihm verfolgten Absichten zur Seite gestanden hatte, war, als Stosch ging, mit S. M. S. „Elisabeth" fern von der Heimat. Bei seinem Abgange mit diesem Schiff hatte ihm Stosch herzliche Scheidegrüße mit auf den Weg gegeben: „Sie sind mir immer ein treuer Mann gewesen, und so war ich es Ihnen auch und werde es Ihnen bleiben." Diesem gegenseitigen Verhältnis entsprechen die Briefe Stoschs, deren letzter wenige Wochen vor seinem Tode in Hollmanns Hände gelangte. Sie enthalten, was nicht vergessen werden möge, nicht mehr das Urteil des verantwortlichen Ministers, sondern die Meinung eines Mannes, der in behaglicher Muße an den Dingen der Außenwelt teilnimmt und daran gelegentlich seine gute Laune und selbst den ihm reichlich zur Verfügung stehenden Sarkasmus walten läßt.

Der erste dieser Briefe nahm seinen Weg ins Ausland, eine Woche, nachdem Stoschs Entlassung Allerhöchst genehmigt worden, und während dieser im Begriff stand, seine Wohnung von Berlin zu verlegen. Er lautet, wie folgt:

„Lieber Hollmann!

Ehe ich von hier scheide, will ich Ihnen einen rechten warmen Gruß senden. Ich hatte immer gehofft, Sie bei Ihrer Heimkehr noch persönlich begrüßen zu können, aber das Geschick hat es nicht gewollt. Seit jener Attacke Herbst 81, wo Sie mir so getreulich zur Seite standen, bin ich leicht müde geworden und war wiederholt geneigt, meinen Abschied zu nehmen, ich ließ mir von Schering (Hollmanns Nachfolger) immer zureden, stets in dem Gedanken: »du mußt Hollmann noch abwarten«; da kamen hier die Reibungen. Ich ging und verließ die Marine, welche, wie ich jetzt sehe, mein ganzes Leben erfaßt hatte. Mein ganzes Tun und Denken hat ihr gehört, und nun ist mir etwas öde zu Mute. . . Die Menschen machen mir das Gehen schwer, ich bin überrascht, wie viel Tränen mir von Männern geweint werden, welche mir ziemlich fern gestanden haben, und hier im Hause ist alles, als ob es den Vater verloren hätte. Ich wollte, ich wäre erst weg. Ich denke, die Fundamente für eine gute Entwickelung der Marine sind gelegt, und es wird vorwärts gehen, wenn auch hier und da mal ein kleiner Aufenthalt entsteht. Mein Nachfolger im Amt ist jedenfalls in der schlimmeren Lage; er ist ein anerkannt tüchtiger Mensch, hat große Erfolge als Soldat hinter sich, und nun steht er plötzlich vor ganz neuen Dingen. — Batsch ist ganz geschlagen; ich bin noch nicht sicher, was er tun wird, er war hier, hat mit mir gesprochen, hat mit Treskow in Altona verhandelt, wir haben ihm, wie er mir gesagt, beide dieselbe Antwort auf seine Frage gegeben: „Was Sie tun, müssen Sie allein entscheiden, da kann Ihnen niemand raten". — Ich habe den Eindruck, daß er nach einiger Zeit geht. — Doch, was ich Ihnen erzähle, wird alles entschieden sein, wenn Sie diesen Brief erhalten. Ich habe Sie vorgeschlagen zur Übernahme der Personalien, wenn Sie heimkehren. Darauf können Sie sich vorbereiten, es ist der wichtigste Posten bei dem neuen Chef; wählen Sie die richtigen Personen, dann kann es der Marine nicht schlecht gehen, und dann machen Sie Ihrem alten Chef und Freunde die größte Freude. Ich werde immer an dem Geschick der Marine den innigsten Anteil nehmen."

Bemerkt sei hierzu, daß als Stosch an die Spitze der Admiralität trat, wie oben dargetan, kein Marineoffizier sich füglich für berufen halten konnte, diesen Posten einzunehmen. Anders stand es darum 11 Jahre später. Stosch selbst hatte Batsch, obwohl er seine Fehler nicht verkannte und sie gelegentlich scharf zu rügen wußte, als den geeignetsten unter den älteren Offizieren der Marine bezeichnet, in dieser die leitende Stellung einzunehmen. Wenn es statt dessen, aus hier nicht zu erörternden Gründen, noch einmal für angezeigt gehalten wurde, einem General der Armee die Führung der Admiralität zu übertragen, so ist Batschs Verstimmung voll begreiflich, und es ist bekannt, daß er tatsächlich sehr bald darauf von seinem Posten schied. Die unbestrittene Vornehmheit seines Charakters verbot ihm, an der neuen Gestaltung der Dinge öffentliche Kritik zu üben; daß freilich in dieser Gestaltung „noch kein Anlaß zum Jubel vorlag", brachte er noch im Jahre 1894 gelegentlich zum Ausdruck, als damals ver-

sucht wurde, ein geeignetes Anfangsdatum für die Marine festzustellen und daran eine „semisekuläre Jubelfeier" zu knüpfen.

Bei Hollmanns Rückkehr im Herbst 1883 begrüßte ihn Stosch aufs herzlichste und unterließ nicht, ihm für das schöne Andenken zu danken, das ihm dieser in Gestalt zweier Vasen „an unsere langjährige nahe Verbindung gestiftet" hatte. Als ihm Hollmann nicht lange darauf seine Photographie übersandte, bemerkte er dazu: „Letztere gibt Sie aber viel zu alt wieder und stammt aus einer Zeit, wo Sie das Leben plagte. Der frische, fröhliche Zug, den ich an Ihnen kenne und liebe, fehlt ganz. Ich will annehmen, daß Sie gerade damals die Nachricht von meinem Abgang erhalten hatten und darüber böse waren." Gleichzeitig tröstet er Hollmann darüber, daß man ihm nicht die noch von Stosch für ihn vorgeschlagene Stellung verliehen, sondern ihn nach Kiel versetzt hatte: „Sie werden es schon machen und können nirgends so gut für die Marine wirken, als in der Führung eines so großen Offizierkorps (Kommando der Ersten Matrosen-Division), wie es Ihnen in Kiel untergeordnet werden soll. Die Größe der Aufgabe, nicht die Schwierigkeiten derselben müssen den Maßstab des Urteils über ein Amt abgeben."

Interessant ist die Einschätzung der Unbequemlichkeiten der kleinen Garnison: „Die Unbefangenheit der Existenz hört dort auf, da gibt es tausend ganz kleine Interessen, und es gehört eine himmlische Geduld dazu, sie zu vergessen, und die Geduld meines Freundes ist nicht sehr groß." In demselben Briefe bemerkt er zu einer ihn noch betreffenden Preßpolemik: „Die verschiedenen Zeitungsartikel, welche gegen mich geschrieben, mir zugehen, berühren mich nicht. Ich bin nur erstaunt, daß man mich noch immer nicht zur Ruhe kommen läßt. Ich tue ja doch keinem Menschen mehr was. Es muß Leute mit einem bösen Gewissen geben, denen ich erscheine." —

Unmittelbar nach Stoschs Abgang führte bekanntlich Caprivis Denkschrift die Marine in neue Bahnen. Stosch bemerkt dazu: „Aus der Geschwindigkeit und aus der Einstimmigkeit, mit welcher die Vorschläge angenommen und die Gelder bewilligt worden sind, habe ich ersehen, daß der mir oft gewordene Vorwurf, ich vernachlässigte das Torpedoboot, ein sehr allgemein verbreiteter gewesen ist. Warum ich in der Sache so langsam vorgegangen bin, das ist nirgends zur Sprache gekommen. Das Blitzboot ist Mode, also müssen wir es Hals über Kopf den anderen Mächten nachahmen, das ist die neueste Weisheit. Daß schon das große England klagt, es könnte seine Torpedoboote nicht in Gang halten und die vorzüglichen Maschinisten, die sie fordern, nicht hinreichend beschaffen; daß Rußland faktisch nicht mehr als 25 pCt. seiner Boote für brauchbar erachtet, das kommt nicht in Betracht, wir müssen 150 Stück haben, um die Armee-Seefestungen zu verteidigen, die noch niemals vom Wasser aus bedroht worden sind. Wir müssen mehr den Küstenkrieg ins Auge fassen, trotzdem unsere Küsten die unnahbarsten der Welt sind. Wir müssen stabilere Verhältnisse haben und mehr Landtruppe werden ꝛc. . . . Daß der neue Chef jetzt die Mobilmachung betrieben und für den Sommer mehr militärische Aufgaben ins Auge gefaßt hat, entspricht durchaus meinen Ansichten; ich war zuletzt zu alt, um mit ganzer Kraft da heran zu gehen. Ich hätte nur gewünscht, daß die Panzerkorvetten nicht so große Aufgaben in der Nordsee erhalten hätten; sie werden dort stark rollen, sie sind

für die Ostsee gebaut. Andererseits ist es auch ganz gut, daß man sie mal in der Nordsee gebraucht. Ich wäre gern dabei, doch das sagen Sie nicht weiter."

Derselbe Brief enthält auch einige bemerkenswerte Äußerungen über die damals beginnende Kolonialpolitik: „Will man denn wirklich auf Fernando Po eine militärische Niederlassung unternehmen? Mir erscheint dies doch über die Maßen ungesund. Wenn wir Kolonien haben wollten, sollten wir eine Festsetzung in China ins Auge fassen und derlei Gelegenheiten, wie Sie sie in Swatau hatten, benutzen. China muß an der Berührung mit Europa zerfallen, deshalb wäre da das Land, wo wir unsere große militärische Kraft verwerten könnten. Aber wenn wir stabilere Verhältnisse verfolgen und unsere Küsten als den nächsten Tummelplatz unserer Marine bezeichnen, dann bekommen unsere Offiziere keine Expansionskraft."

Weitere Kritik an der Tätigkeit seines Amtsnachfolgers zu üben, unterließ Stosch, „nur auf einem Gebiet — so schreibt er — stoße ich anhaltend mit demselben zusammen, das ist das wissenschaftliche . . . Der Seewarte begegne ich täglich, und diese bedarf der Teilnahme des Chefs, wenn sie nicht zurückgehen soll. . . . Sie haben sich immer für die Seewarte interessiert, hier wäre ein Gebiet, wo Sie einen Einfluß beim Chef mir zu Liebe geltend machen könnten. Der gute Neumayer verliert sich in seine Minima und in den Nordpol, und er muß durch den Chef aus diesen Einseitigkeiten herausgerissen werden, sonst verliert er seine Autorität in der Welt. Vor allen Dingen muß darauf hingewirkt werden, daß er bessere Kräfte heranzieht. . . . Das Gebiet ist gewachsen, und wenn ein Wechsel eintritt, wird er höher greifen müssen." — Sonst ließ Stosch dem General v. Caprivi volle Gerechtigkeit widerfahren und schätzte namentlich seine Klugheit hoch, die dem nicht rechthaberisch vorgetragenen Urteil der Untergebenen stets Rechnung zu tragen geneigt sei.

Unmittelbar nach dem Ableben Kaiser Friedrichs III. schied Caprivi, und die Marine gewann einen neuen Impuls durch das lebhafte Interesse, das der junge Kaiser ihr entgegenbrachte. Zum ersten Male hatte Prinz Wilhelm dies Interesse schon betätigt, als Stosch noch Chef der Admiralität war. Der Prinz hatte damals — es war am 26. August 1880 — vor dem Offizierkorps des Ersten Garde-Regiments einen Vortrag über die Besichtigung des im Dienst befindlichen Geschwaders gehalten, und Hollmann berichtete dem auf Urlaub abwesenden Chef, wie er erstaunt gewesen sei über die Beherrschung des Stoffes, die einen Seeoffizier in dem Vortragenden habe vermuten lassen. Eigenhändig habe der Prinz eine große Kreidezeichnung eines Turmschiffes der „Preußen"-Klasse angefertigt, die er seinem Vortrage zu Grunde gelegt habe. Stosch hatte von der Meldung mit großer Freude Kenntnis und zugleich Veranlassung genommen, dem jugendlichen Prinzen auch seinerseits für diese lebhafte Anteilnahme zu danken.

Jetzt trat unerwartet schnell dieser Prinz an die Spitze der Marine, um ihr sofort den Stempel der eigenen Anschauung von ihrem Wesen in Organisation und Zweckbestimmung aufzudrücken. Sein erstes Werk war die Beseitigung der Behörde, die Stosch geschaffen und die er über zehn Jahre lang mit ganzer Hingebung geleitet hatte. Hollmann hatte wohl seinen alten, aber noch nicht alt gewordenen Chef in Bezug auf diese neue Gestaltung der Dinge um Rat gefragt, und dieser beeilte

sich, ihm eine eingehende Ausarbeitung über „die Neuorganisation der Marineleitung" zu übersenden; ein flüchtiges Werk nannte er sie selber, das nur ein Bild seiner Ansichten und Erfahrungen geben solle, in Wahrheit ein sehr eingehend durchdachtes Programm, dessen Wert dadurch nicht herabgemindert wird, daß es nur zum Teil bei der Durchführung dieser Organisation Anerkennung fand. Einige darin enthaltene Gedanken, insbesondere bezüglich der Regelung der Verwaltung, wären auch jetzt noch und nachträglich zur praktischen Anwendung geeignet.

In erster Linie sah Stosch, wenn der Kaiser selbst den Oberbefehl führte, einen stärkeren Einfluß des Kabinetts voraus; er wünschte deshalb im Militärkabinett einen Seeoffizier, der aber dem Staatssekretär als oberstem Verwaltungschef untergeordnet sein müßte, damit bei seinen Maßnahmen die staatliche Verantwortlichkeit gewahrt bliebe. „Diesen Kabinetts-Seeoffizier", so meinte Stosch, „denke ich mir als Puffer, auf dem die Stöße zwischen kommandierendem Admiral und Staatssekretär sich ausgleichen. Er eignet sich dadurch ganz besonders dazu, daß er, als im Militärkabinett untergeordnet, nicht von hohem Range sein kann." Als geeignete Persönlichkeit nannte er den Kapitän z. S. Heusner, der, statt dessen zum Staatssekretär ernannt, diesen Posten freilich nicht lange bekleiden sollte.

Dem kommandierenden Admiral wollte Stosch alle Befugnisse eines Generalkommandos der Armee beigelegt wissen, also auch eine Intendantur, der namentlich die wirtschaftliche Aufsicht über die Indiensthaltung der Schiffe zufallen sollte. Dem Marineamt wäre hiernach für die Indiensthaltungen nur die Aufstellung des Etats verblieben, es hätte indessen einen politischen Einfluß auf sie ausgeübt, da Stosch für den kommandierenden Admiral einen direkten Verkehr mit den Ministerialbehörden des Reiches, also auch mit dem Auswärtigen Amt, nicht zulassen wollte. Auch zu den Werften sollte das Oberkommando nicht in Beziehung treten, doch sollte ihm das Recht jährlich einmaliger Inspektion unter Berichterstattung an den Kaiser zustehen. Die Zwischeninstanz der Inspektionen wollte Stosch wieder eingehen lassen; der militärische Teil ihrer Aufgaben sollte dem Kommando, die Verwaltungsarbeit hinsichtlich der Depots der Admiralität zufallen, wie Stosch in dieser ganzen Aufzeichnung das Ressort des Staatssekretärs noch benennt.

Dem Staatssekretär wäre in militärischer Beziehung die Vorbereitung der Mobilmachung und die gesamte Reglementierung verblieben; auch das Verwaltungsressort wäre durch Abzweigung wichtiger Arbeitsteile an die Intendantur des Oberkommandos eingeschrumpft. Mit Rücksicht hierauf kam Stosch auf seinen alten Gedanken zurück, diejenigen seemännischen Angelegenheiten, die ihren Mittelpunkt im Reichsamt des Innern finden, auf den Staatssekretär zu übertragen; ebenso wollte er ihm die Verwaltung der Kolonien zuweisen. „Hier ist", so schrieb er, „noch viel zu schaffen, und würde es nur zum Vorteil dieser Dinge gereichen, wenn sie in ein Ressort übergehen, welches notwendig Verständnis für dasselbe mitbringt. . . . Eröffnet man auf diese Weise dem Staatssekretär ein die Welt umfassendes Arbeitsgebiet, so darf man hoffen, daß der kommandierende Admiral die Tätigkeit des ersteren nur fördernd empfinden wird."

Zum Schluß schlug er vor, zum kommandierenden Admiral den ältesten Seeoffizier zu machen: „zum Staatssekretär aber den dazu begabtesten und geeignetsten,

gleichgültig welcher Anciennität; er wird dann", so fügte er in einem späteren Briefe hinzu, „immer der mächtigere sein."

Es ist bekannt, daß Stoschs Vorschläge in der Hauptsache unbeachtet blieben. Aus den folgenden Briefen klingt ein deutliches Mißvergnügen heraus über allerhand Intriguenspiel, das Stosch in Bezug auf die neue Organisation am Werke glaubte, wobei die ihm eigene scharfe Beurteilung der Personen vielfach und keineswegs unzutreffend zum Ausdruck kommt. Noch war damals Fürst Bismarck in unumstrittener Größe auf seinem Posten, während die Persönlichkeit des Kaisers dem Philosophen in Östrich ein unbeschriebenes Blatt war. Hollmann selbst ward zunächst dem Mittelpunkt des Getriebes dadurch entzogen, daß er ein Geschwader von Schulschiffen, für seine Person auf der Kreuzerfregatte „Stosch" als Flaggschiff, nach dem Mittelmeer führte. Freudig begrüßte Stosch diese doppelte Beziehung zu seinem Namen und wünschte dem Geschwaderchef, daß das Schiff für ihn leisten und ihm bringen möge, was er ihm wünsche und stets für ihn angestrebt habe, Freude und Ehre.

Stosch selbst bereiteten damals die Indiskretionen Geffckens in Bezug auf sein Verhältnis zu Kaiser Friedrich III. viel Verdruß, zumal er dadurch genötigt ward, als Zeuge in Berlin zu erscheinen; zwar gewann er dadurch einen erneuten Einblick in die Verhältnisse der Marine, gleichzeitig aber auch den Eindruck, daß man seinen Rat nicht wünsche und eigene Wege zu gehen gesonnen sei. Mit Freude bemerkte er gleichwohl den immer lebhafter sich bezeugenden Anteil des Kaisers an der Flotte, und er schrieb darüber an Hollmann: „Sie müssen immer zufrieden sein, daß die Sonne der Gnade und des Reichtums über der Marine aufgegangen ist." Eifrig den Kaiser studierend, setzte er immer von neuem Hollmann auseinander, in welcher Weise dieser versuchen müßte, seinen Einfluß an Allerhöchster Stelle zur Geltung zu bringen; insbesondere möge er dahin wirken, daß die Wissenschaft in der Marine wieder zu Ehren komme: „Unsere Marine kann sich qualitativ über alle Marinen der Erde erheben, quantitativ aber nie. Im Kampf entscheidet Qualität aber sehr bedeutend." Von diesem Gesichtspunkt ausgehend, redet er einer wissenschaftlichen und literarischen Tätigkeit der Offiziere mit Nachdruck das Wort, die dadurch ihren Blick erweitern und bestehende Gegensätze leicht auszugleichen lernen würden.

Rasch und unerwartet gaben inzwischen Personalveränderungen den Dingen ein anderes Gesicht. Fürst Bismarck schied aus seinen Ämtern, Graf Monts starb und wurde, nicht zur Freude Stoschs, durch den Frhrn. v. der Goltz ersetzt; endlich mußte der erste Staatssekretär, Kontreadmiral Heusner, seiner erschütterten Gesundheit halber aus dem Amte scheiden. Warmen Herzens begrüßte Stosch am 15. März 1890 seine „liebe angehende Exzellenz" und bemerkt dazu: „Einen anderen Nachfolger auf den regierenden Sitz der Marine als Sie, habe ich nie gewünscht." Für Hollmanns Klage, daß er diesen Sitz als sehr schmal und unbequem ansehe, hat er den Trost: „Ich erachte jene Fehler als reparaturfähig und zweifele nicht daran, daß Sie für das vorhandene Übel der geeignete Arzt sind."

Die erste Gelegenheit zu größerer Betätigung fand Hollmann in der Besitzergreifung Helgolands. Alsbald war auch Stosch mit seinem Rat bei der Hand: „Ich meine, es läge in Ihrem und in der Sache Interesse, daß Sie sich der Frage,

was militärisch mit Helgoland zu machen, sofort bemächtigen. . . . Ich würde von der Ansicht ausgehen, nur eine Batterie aus Helgoland zu machen und alle Befestigungen und Anlagen auf das Allernotwendigste zu beschränken. Jedenfalls aber müßte Helgoland militärisch der Marine überwiesen werden.“ In diesem Sinne möge Hollmann alsbald seine Meinung bei dem neuen Reichskanzler geltend machen. Nicht ohne Selbstironie fährt Stosch dann fort: „Nun sagen Sie mir nicht, »was deines Amts nicht ist, da laß deinen Fürwitz«. Wenn ich auch nicht wie Bismarck der ganzen Welt zeige, wie ich in der Vergangenheit fortlebe, so tue ich es doch ganz im stillen und mit meinen Vertrauten. Zu diesen darf ich Sie ja rechnen.“

Bald darauf gab ihm ein Artikel in der „Revue des deux mondes“ erneuten Anlaß, bei Hollmann anzuklopfen. Wiederum bedauert er, daß unsere Seeoffiziere auf schriftstellerische Betätigung ganz zu verzichten scheinen; nur Kapitän z. S. Stenzel mache eine Ausnahme, indem er im vorigen Jahre einen Artikel desselben Verfassers in der gedachten Revue besprochen habe, er habe aber dabei einen Gedankengang verfolgt, „den ich total verwerfe; er meinte, der Krieg gegen Handelsschiffe sei die Hauptsache. Den Feind schlagen, dann beherrsche ich die See, das ist meine Weisheit. Sie sollten“, so schließt er, „dem Kaiser den Artikel empfehlen.“

Auf den Gedanken vermehrter wissenschaftlicher Betätigung der Seeoffiziere kommt Stosch auch in seinen ferneren Briefen immer wieder zurück, ebenso nahm er an der Arbeit der Seewarte regsten Anteil und bedauerte, daß dieselbe nicht so vorwärts schritte, wie er es früher erhoffte. Neumayer müsse immer wieder aufgestachelt werden, wenn er nicht nur dem theoretischen Wissen, sondern auch der Praxis dienen solle, und ebenso leisteten seine Leute nichts, wenn ihnen Neumayer nicht auf den Hacken säße. Um Stoschs Wünschen gerecht zu werden, ließ Hollmann den Vorstand der Seewarte nach Östrich reisen; von der Aussprache mit ihm war der greise Chef der Admiralität sehr befriedigt, und gern erkannte er in der Folge an, daß wieder ein frischerer Geist in den Arbeiten der Seewarte lebte.

Die Korrespondenz der folgenden Jahre bleibt mehr auf dem persönlichen Gebiet: „Meinen Horizont bilden die Weinberge“, so schreibt er gelegentlich, „und die sind mir augenblicklich wichtiger als Kaiser und Reich.“ Erst im Herbst 1894 gaben die Schwierigkeiten in China noch einmal Anlaß zu einem Ausflug in das Gebiet der hohen Politik. Mit merklich zitternder Hand schreibt der alte Recke: „Wir müssen mit unserer dort zusammengebrachten Macht etwas wollen und deren Geltendmachung nicht sich selbst, d. h. dem Zufall, überlassen. Da haben Sie meine Weisheit. Sie kennen die Verhältnisse in Ostasien, und es dürfte Ihnen möglich sein, dem Auswärtigen Amt und vor allen Dingen dem Kaiser das Geeignete zu sagen.“

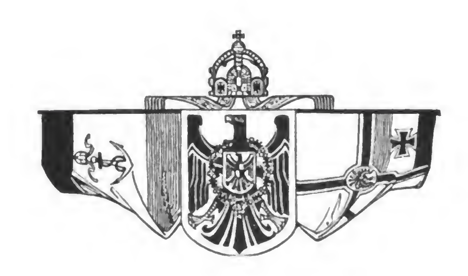
Daß die Marine auf dem bis dahin erreichten Standpunkt nicht stehen bleiben konnte und daß sie Größeres erreichen mußte, war ihrem alten Chef in der Entwickelung der Verhältnisse immer klarer geworden, gleichzeitig aber auch, daß die öffentliche Meinung in Deutschland für diese Dinge kein Verständnis hatte, und daß es eines energischen Anstoßes bedurfte, um hierin Wandel zu schaffen. Den Plan, eine volkstümliche Marinezeitung zu schaffen, hatte Stosch schon während seiner Dienstzeit lebhaft erwogen; die Firma E. S. Mittler & Sohn sollte ihm dazu behilflich sein, einen geeigneten Redakteur wollte er selber stellen.

Freudig blickte Stosch auf die kommende Zeit, richtig würdigte er die kommenden Männer. Die letzte Freude, die Exzellenz Hollmann ihm bereiten konnte, bestand in dem großen Prachtwerk „Unsere Kriegsflotte", zu dem berufenste Künstler die Bilder, Kapitänleutnant Wislicenus den Text geliefert hatte. „Ich habe bei der Durchsicht desselben in Vergangenheit und Zukunft geschwelgt", so sagt er in seinem Dankschreiben; „werde das Aschenbrödel durch Ihren Zauber zur mächtigen Königin."

Noch erlebte er den Anfang der großen Aktion, die die größere Flotte zeitigen sollte. Vom 21. Januar 1896 datiert der letzte Brief, den er an Hollmann sandte; es heißt darin:

„Der Kaiser hat nun richtig, wie der Reichskanzler erwartet, in seinem Toast die Marineforderung in die Welt geschleudert und die Welt in Unruhe versetzt."

Als aus dieser Ankündigung im Jahr darauf die ersten Folgerungen gezogen wurden, weilte Stosch nicht mehr unter den Lebenden.



Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW., Kochstraße 68–71.

Gedruckt in der Königl. Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW12, Kochstr. 68—71.






G.E.STECHERT & Co.

